Abo-Service, 70138 Stuttgart. Postvertriebsstück: Entgelt bez. ZKZ 09114

MOTOR SPORT aktuell

NR. 42 / 29. SEPTEMBER 2021

Hamilton gewinnt Russland-GP

100. Sieg dank Regendusel

LEWIS
P 1
LH100

Formel 3 in Sotschi

Hauger krönt sich zum Meister

IMSA in Long Beach

Cadillac auf allen Podiumsplätzen

Deutschland € 2,70
A € 3,00 · CH sfr 4,30
B, NL, LUX € 3,20
4 190525 902708 42



IndyCar-Finale in Long Beach

Palou feiert Titel bei großer Herta-Show



Langstrecke Nürburgring: Lauf 8

Aston Martin gewinnt beim Ring-Comeback



Superbike-WM in Jerez

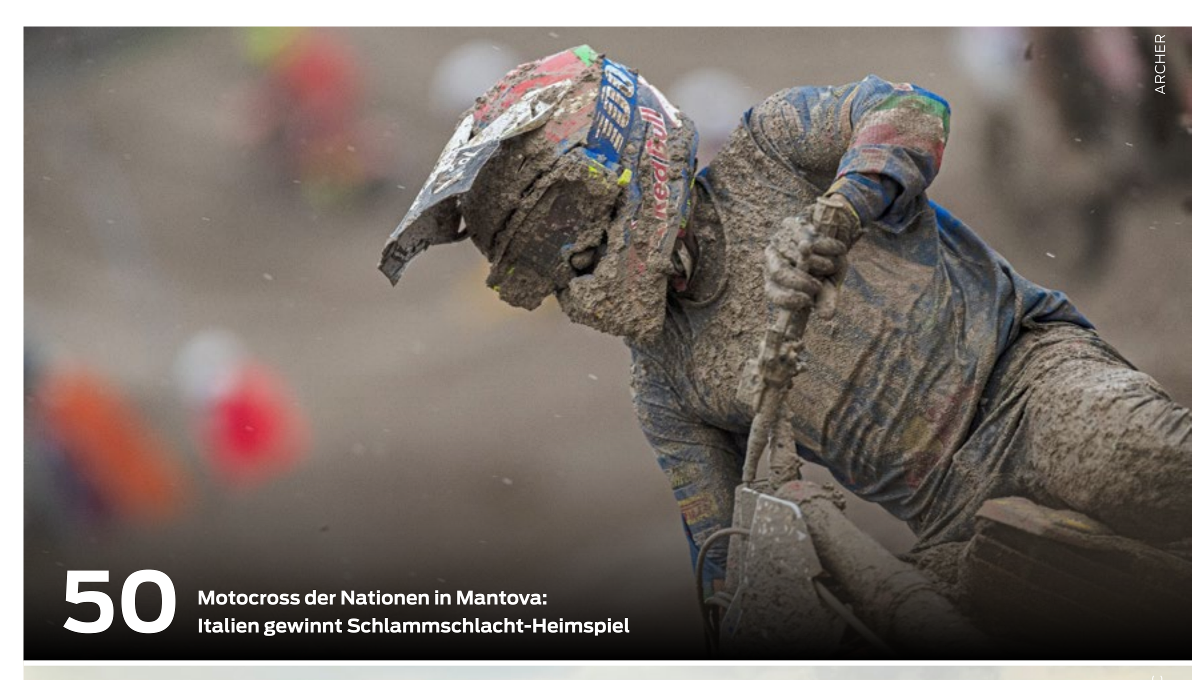
Razgatlioglu baut WM-Führung aus

Inhalt

Automobil:

Motorrad:

Leserservice:



ARCHER



GTWC



KTM

22 IMSA-Serie in Long Beach: Cadillac-Festspiele in Kalifornien

MOTORSPORT IMAGES



14 Formel 3 – Saisonfinale in Sotschi: Meisterfrage endgültig beantwortet

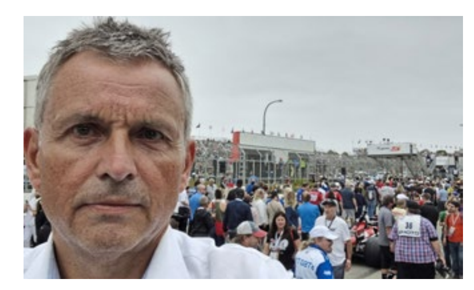
RED BULL



MSa-Paddock



ALLES NEU MACHT DER SEPTEMBER
Bei NLS 8 durften wieder Zuschauer ins Fahrerlager und in die Startaufstellung. Und sie bekamen einige neue Autos zu sehen – wie das neue Cup-Auto von Porsche. Den coolen Erlkönig-Look nutzte MSa-Autorin Bianca Leppert für ein Erinnerungsfoto.



MITTENDRIN STATT NUR DABEI
Long Beach und Kalifornien sind immer eine Reise wert. Das gilt auch unter motorsportlichen Gesichtspunkten, denn beim Long Beach GP starten IMSA und IndyCar parallel. Die IndyCars feierten dieses Mal sogar ihr Saisonfinale – also ein echter „No-Brainer".



EIN DANKESCHÖN AN MERCEDES
Am Samstagvormittag schüttete es in Sotschi wie aus Eimern. Wir brauchten einen Regenschirm, um wenigstens halbwegs trocken zu bleiben. Mercedes griff uns unter die Arme – und rettete uns den Tag.

Regen stürzt Norri

Der Russland-Sieg wäre eigentlich Lando Norris vorbehalten gewesen. Doch McLarens Youngster verzockte in der Schlussphase, weil sein Team das Wetter nicht richtig einschätzte. Mercedes machte es besser und führte Lewis Hamilton im Finale zum Erfolg – und zur WM-Führung.

Von: **Andreas Haupt**

Wer profitierte im Regen, wer rutschte ab?

Ein Schauer in der Schlussphase ab der 46. Rennrunde mischte die Karten noch einmal neu. Zu diesem Zeitpunkt bestand folgende Reihenfolge: Norris – Hamilton – Pérez – Sainz – Alonso – Ricciardo – Verstappen – Leclerc – Stroll und Vettel, der sich in der Runde davor gerade in die Top Ten vorgekämpft hatte.

Der Regen stellte Teams und Fahrer vor die schwierige Entscheidung: durchhalten auf den Slicks bis zur Zielflagge im 53. Umlauf? Oder noch einmal abbiegen, Intermediates aufziehen, dafür aber zunächst um die 24 Sekunden verlieren. Am Ende mussten alle nochmals rein, weil die Intensität des Regens zunahm. Den besten Moment für den Wechsel auf profilierte Gummis erwischten George Russell, Valtteri Bottas und Kimi Räikkönen, die in Runde 47 kamen. Der eine Finne wurde von Mercedes reinzitiert, weil er auf Platz 14 ohnehin nichts zu verlieren hatte. Der andere spielte seine Erfahrung aus. „Ich hatte das Gefühl, dass es zu nass wurde und ich besser reinkomme."

Max Verstappen, Carlos Sainz, Daniel Ricciardo und Lance Stroll holten sich in Runde 48 die Intermediates. Für die drei Erstgenannten zahlte es sich aus. Stroll war später in zu viele Scharmützel verwickelt. Lewis Hamilton kam auf Befehl des Teams einen Umlauf später. Alle anderen waren zu spät dran: Fernando Alonso, Sergio Pérez, Sebastian Vettel, Pierre Gasly, Esteban Ocon und Antonio Giovinazzi in Runde 50. Lando Norris und Charles Leclerc in Runde 51.

Der größte Gewinner hieß Bottas, der neun Positionen gutmachte. Verstappen und Räikkönen kletterten um fünf, Ricciardo um zwei Plätze. Hamilton, Sainz und Russell um jeweils einen Rang. Die Verlierer: Leclerc (minus 7 Plätze), Norris und Pérez (jeweils minus 6), Stroll und Vettel (jeweils minus 2) sowie Alonso (minus 1).

Wieso wollte Norris so lange draußen bleiben?

Norris griff nach den Sternen und prallte stattdessen hart auf den Boden. Der Pole-Sitter führte 30 Runden und verpasste am Ende doch den Sieg. „Ich bin zerstört. Mein Herz fühlt sich gebrochen an."

Der McLaren-Pilot hatte nach verlorenem Start mit einem Manöver in der 13. Runde die Führung gegen Sainz zurückerobert und in der Folge alles im Griff. Bis der Regen einsetzte. Das Problem: McLaren ging davon aus, dass es bei einem leichten Schauer bleibt. So die Vorhersage der teaminternen Wetterfrösche. „Als sie mich an die Box riefen, war es mit den Slicks noch in Ordnung. Meine Info war, dass der Regen nicht zunehmen wird, was er dann aber tat. Das war unglücklich. Ich stehe zu meiner Entscheidung, auch wenn es die falsche war", führte Norris aus. Teamchef Andreas Seidl ergänzt: „Schlussendlich war es eine Kombination aus Landos Entscheidung und der nicht passenden Wettervorhersage.

Es ist für den 21-Jährigen vielleicht ein kleiner Trost, dass auch der Weltmeister von seinem Gefühl getäuscht wurde. „Zunächst war es nur in den Kurven 5 und 7 rutschiger. Ansonsten war das Griplevel in Ordnung. Lando ist mal vor mir von der Strecke abgekommen. Da dachte ich, das passiert wieder und dann schnappe ich ihn mir. Als der Befehl zum Stopp kam, war ich deshalb nicht überzeugt. Ich dachte: Wie soll ich 24 Sekunden in so wenigen Runden wieder reinfahren? Ich habe den ersten Befehl ignoriert. Dann habe ich dem Team doch vertraut. Sie haben alles richtig gemacht."

Mercedes hatte einen Vorteil. Der Verfolger ist in solchen Verhältnissen per se in der besseren Position, weil er den Gegner beobachten und das Gegenteil machen



McLaren überließ Norris die Boxenstopp-Entscheidung. Bei Mercedes gab es den Befehl zum Reifenwechsel, was Hamilton den Sieg brachte

Bei trockenen Bedingungen wäre Hamilton wohl nicht an Norris vorbeigekommen. Ein Schauer zur rechten Zeit sorgte für Chaos im Finale

s und McLaren



WILHELM



RED BULL

Verstappen feierte den zweiten Platz auf einer Mercedes-Strecke wie einen Sieg. Der frische Motor wird Red Bull im Endspurt der Saison helfen

kann. Zudem interpretierten die Wetterexperten im Team die Informationen besser. „Wir wussten, dass noch mehr Regen kommt“, sagt Teamchef Toto Wolff. Bottas diente als Referenz. Der Nummer-zwei-Pilot kam auf Intermediates schnell voran. „Wir wussten, dass es mit Lewis Zeit wird. Es ist unter solchen Bedingungen auch wichtig, zu antizipieren. Es zählt nicht nur, wie es aktuell ist, sondern wie es in fünf Minuten sein wird.“

Hätte Hamilton auch ohne Regen gewonnen?

„Sicher kannst du es nie sagen, aber wir hätten die Chance gehabt“, meint Seidl. Bei Mercedes ist man sich sicher, dass es mit dem Sieg nicht hingehauen hätte. Hamilton schloss zwar nach dem Boxenstopp eine Lücke von über acht Sekunden, obwohl er noch Stroll, Gasly und Sainz überholen musste, doch gegen den McLaren hätte es nicht gereicht, wenn Norris fehlerfrei geblieben wäre.

Hamilton hätte schon 1,4 Sekunden schneller sein müssen. So hoch war das notwendige Delta zum Überholen. Und das war der Weltmeister nicht. Eine Referenz bot der erste Rennteil. Hier steckte Hamilton hinter Ricciardo im zweiten McLaren zwischen den Runden 15 und 21 fest. Erst der Boxenstopp des Australiers befreite den Weltmeister. Wolff bestritt, dass seine Mannschaft einen eigenen Stopp vortäuschte, um Ricciardo reinzulocken. „Wir haben nicht angetäuscht. Als wir gesehen haben, dass er reinkommt, haben wir uns dagegen entschieden.“ Hamilton wurde angewiesen, das Gegenteil von Ricciardo zu machen.

Ausreichend Saft in den Reifen für eine Verteidigungsschlacht hätte Norris gehabt. Dank eines 28 Runden langen Stints auf den Mediums. In den verbleibenden 25 Umläufen wäre er auf dem widerstandsfähigeren harten Reifen in keine Probleme mehr gelaufen. Auch nicht in Graining.

Wieso stockte die Aufholjagd von Verstappen?

Der Wechsel auf den vierten Motor der Saison verfrachtete Verstappen auf den letzten Platz. Im Hinterfeld war er in guter Gesellschaft. Auch Leclerc und Bottas wurden wegen frischer Triebwerke nach hinten verbannt.

Nach dem Start befand sich Verstappen an 17. Stelle. Dann überholte er Latifi, Mazepin, Bottas, Gasly, Leclerc und Vettel. In der Folge spülten ihn die Boxenstopps der Konkurrenz weiter nach vorne. Der Niederländer selbst tauchte bereits zur Halbzeit bei seiner Crew auf, die von harten Reifen auf Mediums umrüstete. „Der Plan wäre gewesen, länger zu fahren, doch die Aufholjagd hat zu viel Reifen gekostet“, erzählte Red-Bull-Sportchef Helmut Marko. Die Vorderreifen waren durch.

Auf den Mediums kämpfte Verstappen mit Graining. Er verlor sogar einen Platz an Alonso. „Vielleicht wäre es besser gewesen auf Medium zu starten und im zweiten Teil den harten Reifen zu haben“, meinte Verstappen. „Generell ist das Mittelfeld einfach konkurrenzfähiger und enger zusammen. Irgendwann steckst du halt fest.“ Der späte Regen spülte Verstappen nach vorne. Er büßte deshalb nur sieben Punkte auf Hamilton ein. In einem Trockenrennen wären es wohl zwölf geworden. „Das Team hat mich ständig nach den Verhältnissen gefragt. Manchmal konnte ich gar nicht antworten, weil ich vor lauter Arbeit am Lenkrad den Knopf für den Funk nicht betätigen konnte. Irgendwann war zu viel Wasser auf der Bahn. Dann habe ich gesagt, ich komme rein.“

Wie erging es Russell?

Der dritte Startplatz war eine Sensation. In den ersten zwölf Runden verteidigte Russell die Position. Dann musste er Stroll in die Box folgen, der mit einem Undercut vorbei wollte. Das warf den Briten ins Feld – auch hinter den Aston Martin. Und in Turbulenzen leidet der Williams doppelt.

Über die Distanz waren die Mittelfeldkonkurrenten auf trockener Bahn ohnehin schneller. Ohne das richtige Timing im Regen wäre es mit einem Punkt nichts geworden. „Leider hatte ich nur noch gebrauchte Intermediates. Deshalb habe ich am Ende gelitten. Es war sicher nicht unser Traumergebnis. Doch wenn uns vor dem Wochenende einer gesagt hätte, wir holen hier einen Zähler, dann hätten wir das sicher angenommen.“ ■

GP RUSSLAND: 15. VON 22 LÄUFEN, 26. SEPTEMBER 2021

STRECKENDATEN

Streckenlänge:	**5,848 km**
Runden:	**53**
Distanz:	**309,745 km**
Zuschauer:	**25 000**
Wetter:	**18 Grad, bedeckt, Regen**
Topspeed Qualifikation:	**307,1 km/h (Hamilton)**
Topspeed Rennen:	**339,1 km/h (Verstappen)**
Gangwechsel/Runde:	**52**
Volllastanteil:	**75 % (1150 m = 17,0 s)**
Pole-Position 1. Kurve:	**890 m**
Führungswechsel:	**4**

STARTAUFSTELLUNG

Pos.	Fahrer	Team, Zeit	Startnummer
1	Lando Norris, GB	McLaren-Mercedes, 1.41,993 min	4
2	Carlos Sainz, E	Ferrari, 1.42,510 min	55
3	George Russell, GB	Williams-Mercedes, 1.42,983 min	63
4	Lewis Hamilton, GB	Mercedes, 1.44,050 min	44
5	Daniel Ricciardo, AUS	McLaren-Mercedes, 1.44,156 min	3
6	Fernando Alonso, E	Alpine-Renault, 1.44,204 min	14
7	Lance Stroll, CDN	Aston Martin-Mercedes, 1.44,956 min	18
8	Sergio Pérez, MEX	Red Bull-Honda, 1.45,337 min	11
9	Esteban Ocon, F	Alpine-Renault, 1.45,865 min	31
10	Sebastian Vettel, D	Aston Martin-Mercedes, 1.46,573 min	5
11	Pierre Gasly, F	Alpha Tauri-Honda, 1.46,641 min	10
12	Yuki Tsunoda, JAP	Alpha Tauri-Honda, 1.46,751 min	22
13	Kimi Räikkönen, FIN	Alfa Romeo-Ferrari, 1.49,586 min	7
14	Mick Schumacher, D	Haas-Ferrari, 1.49,830 min	47
15	Nikita Mazepin, RUS	Haas-Ferrari, 1.53,764 min	9
16	Valtteri Bottas, FIN [1]	Mercedes, 1.44,710 min	77
17	Antonio Giovinazzi, IT [4]	Alfa Romeo-Ferrari, 1.51,023 min	99
18	Nicholas Latifi, CDN [2]	Williams-Mercedes, 1.48,252 min	6
19	Charles Leclerc, MC [2]	Ferrari, 1.48,470 min	16
20	Max Verstappen, MEX [3]	Red Bull-Honda, keine Zeit	33

Startnummer
1) 15 Plätze zurück wegen Einbau 5. Motor
2) Start von hinten wegen Einbau 4. Motor
3) Start von hinten wegen Einbau 4. Motor und Strafe für Auslösen einer Kollision in Monza
4) Fünf Plätze zurück wegen Getriebewechsels

RENNERGEBNIS

	Fahrer	Runden	Zeit/Rückstand	Reifen[1]	Boxenstopps	Schnellste Runde
1.	Hamilton	53/3 [2]	1:30.41,001 h = 204,940 km/h	m/h/I	2 (59,923 s)	1.37,575 min
2.	Verstappen	53	+ 53,271 s	h/m/I	2 (1.00,595 min)	1.38,396 min
3.	Sainz	53/12	+ 1.02,475 min	m/h/I	2 (1.01,392 min)	1.39,294 min
4.	Ricciardo	53	+ 1.05,607 min	m/h/I	2 (1.04,633 min)	1.39,124 min
5.	Bottas	53	+ 1.07,533 min	h/m/I	2 (59,505 s)	1.38,216 min
6.	Alonso	53	+ 1.21,321 min	h/m/I	2 (1.00,859 min)	1.38,686 min
7.	Norris	53/30	+ 1.27,224 min	m/h/I	2 (1.02,494 min)	1.37,423 min
8.	Räikkönen	53	+ 1.28,955 min	m/h/I	2 (1.00,233 min)	1.40,289 min
9.	Pérez	53/8	+ 1.30,076 min	h/m/I	2 (1.08,339 min)	1.39,215 min
10.	Russell	53	+ 1.40,551 min	m/h/I	2 (1.02,746 min)	1.40,596 min
11.	Stroll [3]	53	+ 1.56,198 min	m/h/I	2 (1.13,365 min)	1.40,464 min
12.	Vettel	52		m/h/I	2 (1.01,370 min)	1.39,251 min
13.	Gasly	52		h/m/I	2 (1.01,269 min)	1.38,279 min
14.	Ocon	52		m/h/I	2 (1.03,165 min)	1.40,598 min
15.	Leclerc	52		h/m/I	2 (1.04,497 min)	1.38,994 min
16.	Giovinazzi	52		h/m/I	2 (1.04,042 min)	1.39,058 min
17.	Tsunoda	52		m/h/s/I	3 (1.32,064 min)	1.39,960 min
18.	Mazepin	51		m/h/I	2 (1.04,058 min)	1.41,713 min
19.	Latifi	47	Unfall (P 17)	m/h		1.40,000 min
20.	Schumacher	32	Hydraulik (P 20)	m/h		1.40,276 min

1) Reifenfolge: us = ultrasoft, ss = supersoft, s = soft, m = medium, h = hart, R = Regenreifen, I = Intermediate; 2) Runden in Führung; 3) 10 Sekunden addiert; 4) 5 Sekunden addiert; 5) 30 Sekunden addiert; 6) 20 Sekunden addiert. Bestwerte in Rot. S & G = Stop-and-go-Strafe, DT = Durchfahrtsstrafe, +5/10 = Zeitstrafe in der Box

FAHRER-WM

1.	Hamilton	5*	246,5 Punkte
2.	Verstappen	7	244,5 Punkte
3.	Bottas		151 Punkte
4.	Norris		139 Punkte
5.	Pérez	1	120 Punkte
6.	Sainz		112,5 Punkte
7.	Leclerc		104 Punkte
8.	Ricciardo	1	95 Punkte
9.	Gasly		66 Punkte
10.	Alonso		58 Punkte
11.	Ocon	1	45 Punkte
12.	Vettel		35 Punkte
13.	Stroll		24 Punkte
14.	Tsunoda		18 Punkte
15.	Russell		16 Punkte
16.	Latifi		7 Punkte
17.	Räikkönen		6 Punkte
18.	Giovinazzi		1 Punkt

* Anzahl Siege

TRAININGSDUELLE

Hamilton – Bottas	11 : 4
Verstappen – Pérez	13 : 2
Ricciardo – Norris	6 : 9
Vettel – Stroll	8 : 7
Alonso – Ocon	8 : 7
Leclerc – Sainz	11 : 4
Gasly – Tsunoda	15 : 0
Räikkönen – Giovinazzi	4 : 9
Giovinazzi – Kubica	2 : 0
Schumacher – Mazepin	12 : 3
Russell – Latifi	14 : 1

KONSTRUKTEURS-WM

1.	Mercedes	5*	397,5 Punkte
2.	Red Bull-Honda	8	364,5 Punkte
3.	McLaren-Mercedes	1	234 Punkte
4.	Ferrari		216,5 Punkte
5.	Alpine-Renault	1	103 Punkte
6.	AlphaTauri-Honda		84 Punkte
7.	Aston Martin-Mercedes		59 Punkte
8.	Williams-Mercedes		23 Punkte
9.	Alfa Romeo-Ferrari		7 Punkte

GP RUSSLAND, FREIES TRAINING 1

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1.	Valtteri Bottas	Mercedes	1.34,427 min	25
2.	Lewis Hamilton	Mercedes	+ 0,211 s	23
3.	Max Verstappen	Red Bull	+ 0,227 s	13
4.	Charles Leclerc	Ferrari	+ 0,690 s	22
5.	Sebastian Vettel	Aston Martin	+ 1,354 s	23
6.	Pierre Gasly	Alpha Tauri	+ 1,367 s	24
7.	Carlos Sainz	Ferrari	+ 1,384 s	25
8.	Lando Norris	McLaren	+ 1,532 s	24
9.	Sergio Pérez	Red Bull	+ 1,761 s	22
10.	Fernando Alonso	Alpine	+ 1,798 s	21
11.	Esteban Ocon	Alpine	+ 1,809 s	25
12.	Lance Stroll	Aston Martin	+ 2,095 s	21
13.	Antonio Giovinazzi	Alfa Romeo	+ 2,368 s	23
14.	Daniel Ricciardo	McLaren	+ 2,450 s	23
15.	Kimi Räikkönen	Alfa Romeo	+ 2,525 s	20
16.	Yuki Tsunoda	Alpha Tauri	+ 3,367 s	26
17.	George Russell	Williams	+ 3,586 s	23
18.	Nicholas Latifi	Williams	+ 3,728 s	21
19.	Nikita Mazepin	Haas	+ 4,159 s	22
20.	Mick Schumacher	Haas	+ 4,550 s	23

GP RUSSLAND, FREIES TRAINING 2

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1.	Valtteri Bottas	Mercedes	1:33,593 min	19
2.	Lewis Hamilton	Mercedes	+ 0,044 s	22
3.	Pierre Gasly	Alpha Tauri	+ 0,252 s	22
4.	Lando Norris	McLaren	+ 0,561 s	17
5.	Esteban Ocon	Alpine	+ 0,809 s	23
6.	Max Verstappen	Red Bull	+ 1,028 s	20
7.	Carlos Sainz	Ferrari	+ 1,085 s	22
8.	Fernando Alonso	Alpine	+ 1,169 s	21
9.	Sebastian Vettel	Aston Martin	+ 1,244 s	22
10.	Charles Leclerc	Ferrari	+ 1,332 s	24
11.	Sergio Pérez	Red Bull	+ 1,345 s	22
12.	Kimi Räikkönen	Alfa Romeo	+ 1,459 s	23
13.	George Russell	Williams	+ 1,501 s	19
14.	Antonio Giovinazzi	Alfa Romeo	+ 1,585 s	14
15.	Lance Stroll	Aston Martin	+ 1,741 s	21
16.	Nicholas Latifi	Williams	+ 1,818 s	19
17.	Daniel Ricciardo	McLaren	+ 2,037 s	12
18.	Yuki Tsunoda	Alpha Tauri	+ 2,361 s	23
19.	Nikita Mazepin	Haas	+ 2,506 s	19
20.	Mick Schumacher	Haas	+ 2,637 s	20

ZITAT DES RENNENS

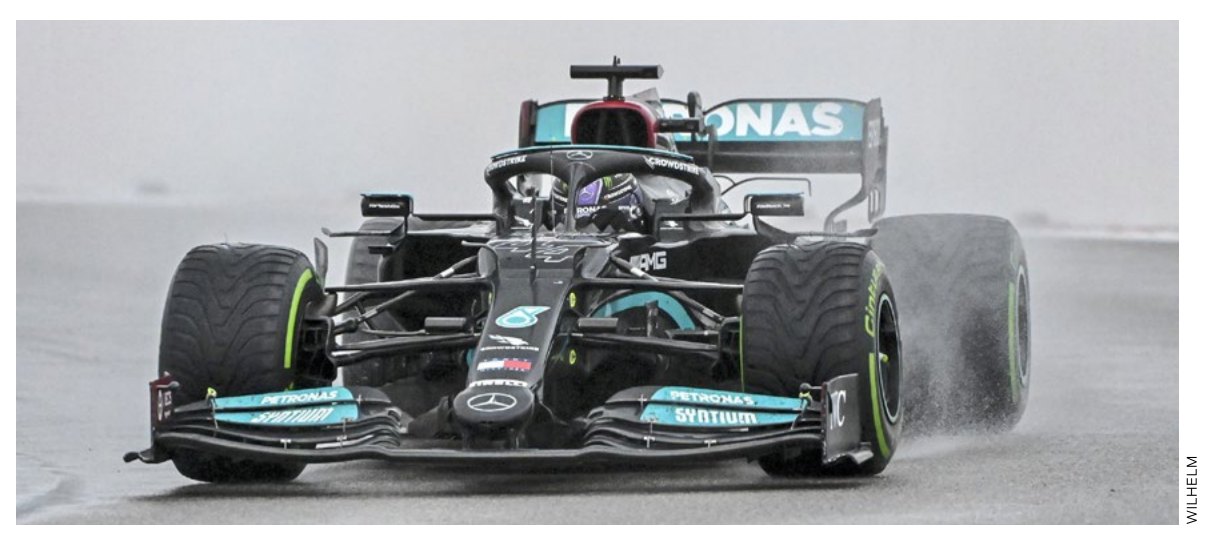
„Am Ende habe ich die falsche Entscheidung gefällt. Es war ein Poker, an die Box zu gehen, wie es auch ein Poker war, draußen zu bleiben. Am Samstag haben wir richtig reagiert, am Sonntag leider nicht.“

Lando Norris

STATISTIK DES WOCHENENDES

100

Seinen ersten Sieg feierte Lewis Hamilton am 10. Juni 2007 im kanadischen Montreal. 5223 Tage später dringt der Rekordweltmeister der Formel 1 in den dreistelligen Bereich vor. In Sotschi schwamm er in der Schlussphase unverhofft zu seinem 100. Grand-Prix-Sieg. Damit baut er die Rekordmarke weiter aus. „Es ist magisch. Es fühlt sich wie ein Traum an, immer noch hier zu sein, gegen diese unglaublich talentierten Fahrer anzutreten und mit Mercedes weiter zu wachsen – und das zu einem späten Zeitpunkt meiner Karriere“, kommentierte Hamilton den nächsten Meilenstein. In seiner Laufbahn, die 281 Rennen umfasst, hat er inzwischen 4024,5 Punkte gesammelt. Im Sochi Autodrom hat der Brite jetzt fünf der bisher acht Ausgaben für sich entschieden.



WILHELM

Der nächste Meilenstein: Mit dem Erfolg im Sochi Autodrom steht Hamilton jetzt bei 100 GP-Siegen

FAHRERNOTEN


09/10 Ø 8,53
Lewis Hamilton
Mercedes AMG F1

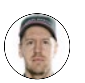

06/10 Ø 6,73
Valtteri Bottas
Mercedes AMG F1

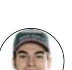

09/10 Ø 9,07
Max Verstappen
Red Bull Racing


07/10 Ø 6,80
Sergio Pérez
Red Bull Racing


09/10 Ø 8,40
Lando Norris
McLaren

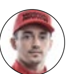

07/10 Ø 6,80
Daniel Ricciardo
McLaren

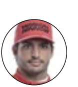

06/10 Ø 6,60
Sebastian Vettel
Aston Martin


08/10 Ø 6,53
Lance Stroll
Aston Martin


09/10 Ø 7,93
Fernando Alonso
Alpine F1


06/10 Ø 6,80
Esteban Ocon
Alpine F1


08/10 Ø 8,13
Charles Leclerc
Scuderia Ferrari


09/10 Ø 7,40
Carlos Sainz
Scuderia Ferrari


06/10 Ø 7,93
Pierre Gasly
Scuderia Alpha Tauri


04/10 Ø 5,33
Yuki Tsunoda
Scuderia Alpha Tauri


08/10 Ø 5,85
Kimi Räikkönen
Alfa Romeo Racing


05/10 Ø 6,13
Antonio Giovinazzi
Alfa Romeo Racing


06/10 Ø 6,47
Mick Schumacher
Haas F1 Team


06/10 Ø 5,99
Nikita Mazepin
Haas F1 Team


09/10 Ø 7,93
George Russell
Williams


04/10 Ø 6,00
Nicholas Latifi
Williams



Rückkehr der Dinos

McLaren hat mit dem Doppelsieg von Monza ein Etappenziel geschafft. Die Vorzeichen stehen gut, dass der zweitälteste Rennstall der Formel 1 bald schon wieder regelmäßig Rennen gewinnt.

Von: **Michael Schmidt**

Es war die längste sieglose Serie in der Firmengeschichte von McLaren. 3213 Tage lang fuhr der zweitälteste Rennstall der Formel 1 einem Sieg hinterher. In Sotschi schob Lando Norris eine Pole-Position und beinahe noch den zweiten Sieg nach Monza hinterher. Zwischen dem 182. und 183. GP-Sieg lagen fast neun Jahre Mittelmaß. Der Tiefpunkt war 2017 mit dem neunten Platz in der Marken-WM erreicht.

Der frühere Erfolgsmanager Ron Dennis wurde Ende 2016 in die Wüste geschickt. Sein Nachfolger Zak Brown ließ die Autos wieder in den McLaren-Farben Papayagelb lackieren und dokumentierte mit der neuen Typenbezeichnung MCL den Neuanfang. Auf der Strecke machten sich die Aufräumarbeiten des Amerikaners erst mit einem Jahr Verspätung bemerkbar.

McLaren hatte sich unter den alten Chefs zu einem behäbigen Ministerium entwickelt, das in verkrusteten Strukturen und in der Vergangenheit lebte. Brown brachte frische Leute an Bord, brach die Seilschaften auf, verteilte die Verantwortung auf neue Schultern und fand im Frühjahr 2019 in dem früheren Porsche-Rennleiter Andreas Seidl einen Mann, der dem achtfachen Konstrukteursweltmeister ein schlankes Management, neue Motivation und Lockerheit mit auf den Weg gab. Als erste Amtshandlung schaffte der 45-jährige Passauer die Matrix-Organisation ab, die unter Ron Dennis einst als das Maß aller Dinge galt.

Das Team hatte plötzlich wieder Gesichter. In der Ära Dennis

> „Wir wollen die Erfolgsmomente genießen. Das hält die Mannschaft hungrig und gibt ihr die Bestätigung, dass wir uns auf dem richtigen Weg befinden.“
>
> Andreas Seidl

durfte es keine Stars geben – außer dem Chef. Seidl hat einen anderen Ansatz: „Jeder bei uns soll das Gefühl haben, dass wir seiner Arbeit Wertschätzung entgegenbringen, dass sein Beitrag wichtig ist.“ Als nächstes fielen der steife Umgangston und der Dresscode in der Fabrik. Erfolge, wie der in Monza, werden gefeiert. Unter Dennis galten Emotionen als Zeichen von Schwäche. Norris hätte ihm geantwortet: „Erfolg kommt durch Freude.“ Der Teamchef pflichtet bei: „Wir wollen diese Momente genießen. Das hält die Mannschaft hungrig. Er gab den altgedienten Mitarbeitern die Bestätigung, dass es noch geht. Und denen, die neu dazugekommen sind, dass die Richtung stimmt.“

Der Weg zurück ist einfach in den WM-Platzierungen der letzten Jahre abzulesen: 9-6-4-3. McLaren wird den dritten Platz aus dem Vorjahr nicht unterbieten können, ihn schlimmstenfalls sogar an Ferrari verlieren, doch mit fünf Podestplätzen und dem Sieg in Monza ist schon jetzt das Saisonziel erfüllt. Der Rückstand auf die Spitze wurde erneut verkürzt. Im Schnitt von über einer Sekunde auf sieben Zehntel.

Gefahr für die Spitze

Auf bestimmten Rennstrecken wird McLaren sogar zur Gefahr für Red Bull und Mercedes. „Wir brauchen lange Geraden, schnelle Kurven und harte Bremspunkte. Das kann unser Auto besonders gut“, sagt Seidl. In lang gezogenen mittelschnellen Kurven, in die man sich hineinbremsen muss, hakt es noch.



Nach dem Sieg in Monza hätte McLaren in Sotschi fast direkt nachgelegt. Der Aufwärtstrend des Teams ist klar zu erkennen

WILHELM

Seidl fordert: „Wir sind nicht auf allen Strecken, unter allen Bedingungen und mit allen Reifentypen gleich gut. Wer es mit Mercedes und Red Bull aufnehmen will, muss das können."

In das Duell gegen Ferrari hat McLaren viel investiert. Die Ingenieure stellten das 2021er-Auto noch bis zur Sommerpause in den Windkanal. In Zandvoort debütierte das letzte größere Upgrade für den MCL35M. Ohne Schaden für 2022 anzurichten. McLaren bediente sich wie Red Bull eines Tricks. Die Aerodynamiker füllten die Löcher in den einzelnen Testsequenzen mit kleinen Änderungen am alten Auto. Eingriffe an den 2022er-Modellen nehmen viel Zeit in Anspruch, weil sie immer große Flächen betreffen. Wer fix im Modellbau ist und seinen Windkanal schnell umrüstet, kann sich von den 320 Stunden pro Testphase immer etwas für das aktuelle Auto übrig lassen. Das ist umso schwieriger, wenn man wie McLaren einen fremden Windkanal mietet. Die Aero-Truppe pendelt zwischen Woking und dem Toyota-Kanal in Köln. „Leider konnten wir den Kanal in der Corona-Hochphase im Januar und Februar wegen der Reisebeschränkungen nicht voll nutzen", ärgert sich Seidl.

Für den Angriff auf den WM-Titel ist bei McLaren nun fast alles am Platz. Die Finanzen sind geregelt, seit die Fabrik für 180 Millionen Pfund verkauft wurde und sich Investoren aus den USA, Saudi-Arabien und Bahrain für knapp 600 Millionen Pfund eingekauft haben. Die Partnerschaft mit Mercedes garantiert dem Dino den besten Kundenmotor im Feld. Der Budgetdeckel trifft McLaren weniger hart als die drei Riesen Ferrari, Mercedes und Red Bull. Anfang 2022 ist die Modernisierung des Simulators abgeschlossen, Ende nächsten Jahres dann auch der Neubau des Windkanals in Woking. „Dann sind wir auch von der Infrastruktur her auf dem Niveau der Großen", hofft Seidl.

Mit Daniel Ricciardo und Lando Norris hat McLaren die perfekte Mischung im Cockpit. Norris gilt neben Max Verstappen, Charles Leclerc und George Russell als der Weltmeister von morgen. Ricciardo ist für den Part des erfahrenen Teamkapitäns vorgesehen. Elf Rennen lang haderte Ricciardo mit seinem Auto, das sich so ganz anders anfühlte als sein Renault aus den Jahren davor. „Inzwischen hat Daniel mehr Vertrauen in das Auto gefasst. Er weiß, woran es liegt und wie ihm das Team dabei helfen kann. Er ist noch nicht ganz am Ziel, aber auf einem guten Weg dorthin", lobt Seidl. ■



WILHELM

Die Mischung passt: Ricciardo und Norris verbinden Erfahrung und Talent


MCLAREN

Der Monza-Sieg wurde in Woking mit der ganzen Belegschaft gefeiert


MCLAREN

Teamchef Andreas Seidl brachte frischen Wind in den Traditionsrennstall

AUS DEM FAHRERLAGER

NEUER MONACO-BÜRGER

Fernando Alonso ist in seinem Leben schon oft umgezogen. Von seiner Heimatstadt Oviedo nach Rolle Waadtland, dann nach Dubai, von dort zurück in die Schweiz nach Lugano. Die nächste Station des rastlosen Spaniers ist Monte Carlo.

NYCK STATT MICK

Das holländische Fernsehen wollte in Zandvoort von Alfa-Teamchef Frédéric Vasseur wissen, ob es eine Chance gibt, dass Mick Schumacher in seinem Team fährt. Wegen des Lärms kam es zu einer Namensverwechslung: „Sie haben nur Mick gesagt. Ich habe aber Nyck verstanden und dachte, es dreht sich um De Vries. Also habe ich ihnen gesagt, dass es in der Hand von Mercedes liegt, was mit ‚Nyck' passiert. Die Fernsehleute dachten, ich rede von Mick und waren ganz aufgeregt, dass er ein Mercedes-Fahrer sein soll."

TSUNODA UND ROSSI

Yuki Tsunoda verbrachte das freie Wochenende zwischen Monza und Sotschi beim MotoGP-Rennen in Misano. Der Japaner war schwer beeindruckt: „Ich war überrascht, wie laut die Motoren sind. Was die auf den Motorrädern anstellen, ist echt verrückt. Mit 350 km/h auf den Geraden ohne Knautschzone um sich herum. Die Bikes schütteln sich beim Bremsen und Beschleunigen. Das ist echt furchterregend. Dann hatte ich noch das Privileg, Valentino Rossi zu treffen. Gefühlt waren 99 Prozent aller Zuschauer in Misano Rossi-Fans."



MOTORSPORT IMAGES

Tsunoda trifft Rossi in Misano

VERSTAPPEN SPOTTET

Diese Beziehung ist belastet: Max Verstappen reagierte gereizt auf die Frage, warum er nach dem Unfall mit Lewis Hamilton nicht geschaut habe, wie es seinem Kontrahenten geht. „Es gibt viele Heuchler in diesem Geschäft. Ich habe gesehen, wie Lewis versucht hat, im Rückwärtsgang aus dem Kiesbett zu kommen. Daraus konnte ich schließen, dass es ihm gut geht. Du fliegst auch nicht zwei Tage später auf eine Mode-Gala nach New York, wenn du ein Problem mit deiner Gesundheit hast."

BOTTAS BEIM ROC

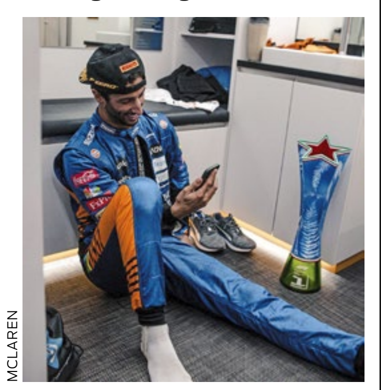
Valtteri Bottas wird erstmals am Race of Champions teilnehmen. Es findet am 5./6. Februar 2022 in Schweden statt. „Ich wäre im Winter zu irgendeinem Zeitpunkt ohnehin in Finnland gewesen. Das lässt sich gut verbinden. Der sportliche Wettbewerb sollte gut sein, doch es geht mir hauptsächlich um den Spaß", sagte der Noch-Mercedes-Pilot.

EINLADUNG VON MICK

Die Schumachers besitzen eine Ranch in Texas, drei bis vier Autostunden entfernt von Austin, wie Mick Schumacher ausführte. Da wurde Daniel Ricciardo hellhörig: „Lädst du mich ein? Das wäre ein Traum." Schumacher ließ sich nicht lange bitten: „Wenn du willst, bist du herzlich eingeladen."

ANRUF IN DER NACHT

Daniel Ricciardo hat seinen achten GP-Sieg ausgiebig gefeiert. Mit dem Anruf zu Hause ließ er sich wegen der Zeitverschiebung zu Australien bis spät in die Nacht Zeit. „Ich habe Dad um halb drei Uhr morgens angerufen. Er hat sich gefreut wie ein Kind und hatte sich vorher schon ein paar Drinks genehmigt."



MCLAREN

Ricciardos später Anruf in Monza

KOMMENTAR

Geht es Ihnen auch so? Wir erleben gerade eine der besten Formel-1-Saisons der Geschichte, und trotzdem macht sich das F1-Management Gedanken, wie man die Show verbessern könnte. Man möchte ihnen zurufen: Lasst sie, wie sie ist, und therapiert nicht ein gutes Produkt zu Tode! Der Sprint in seinem aktuellen Format war schon ein massiver Eingriff, der die Leute polarisiert. Wenn er in der Form beibehalten wird, kann ich mit ihm leben. Aber bitte nicht mehr als vier Mal im Jahr. Sonst läuft sich das Alleinstellungsmerkmal zu Tode. Wie zu viele Nachtrennen im Kalender. Der Sprint ist den Machern der Serie aber schon nicht mehr gut genug. Ross Brawn denkt an einen vom restlichen Programm losgelösten Mini-Grand Prix, der in umgekehrter Reihenfolge zum WM-Stand gestartet und mit



XPB

Die Formel 1 bietet aktuell auch ohne künstliche Gimmicks genug Action

mehr Punkten belohnt werden soll. Was bitte soll das bringen? Vor allem vor dem Hintergrund, dass wir nächstes Jahr völlig neue Autos bekommen und das Feld vielleicht durcheinandergemischt wird. Tut doch bitte einen Schritt vor dem anderen. Bewertet am Ende des Jahres, was der Sprint gebracht hat. Und lasst die 2022er Autos nach dem alten System doch erst einmal fahren. Nur dann lässt sich ein Vergleich zu vorher ziehen. Wenn die Ziele verfehlt werden, kann man sich immer noch Korrekturen überlegen. Aber bitte auf keinen Fall irgendwelche Gimmicks, die man den Leuten erst einmal erklären muss und die nicht zur DNA der Formel 1 passen. Die Umkehrung der Startreihenfolge ist schon für die Formel 2 ein unbefriedigender Eingriff. Wer die Besten bestraft, wird unglaubwürdig. Und wer dauernd über neue Show-Elemente nachdenkt erweckt den Eindruck, dass er an sein eigenes Produkt nicht glaubt. Warum sonst sollte man dann laufend etwas ändern wollen? Die Formel 1 sollte genug Selbstvertrauen haben, den Fans auch mal ein langweiliges Rennen zuzumuten. Das lässt die guten noch mehr herausstechen. Im Augenblick müssen wir uns wirklich nicht beklagen. ■



Michael Schmidt
Redakteur

Wie gefällt Ihnen die aktuelle F1-Saison? Schreiben Sie uns an: msa-lesertribuene@motorpresse.de

Formel 1

Todt für E50-Sprit

FIA-Präsident Jean Todt ist der Weg zu hundertprozentig nachhaltigem Kraftstoff zu lang. Dieser soll erst 2026 zusammen mit den neuen Motoren eingeführt werden. Todt schlägt E50-Sprit ab 2023 vor, stößt aber auf Widerstände.

Von: **Michael Schmidt**

Die Formel 1 will eine Vorreiter-Rolle bei synthetischen Kraftstoffen und Bio-Ethanol spielen, lässt sich damit aber zu viel Zeit. Hundertprozentig nachhaltige Kraftstoffe werden erst mit Einführung der neuen Motorenformel im Jahr 2026 Pflicht. Der Schritt zu E10-Benzin im nächsten Jahr wirkt dabei wie eine Alibi-Maßnahme.

Der scheidende FIA-Präsident Jean Todt wünscht sich deshalb einen weiteren Zwischenschritt zu E50-Kraftstoff ab 2023. Das lehnen die Motorenhersteller mit Hinweis auf die hohen Kosten ab. Honda investiert angeblich 50 Millionen Dollar in die E10-Anpassung. Da fällt der Formel 1 die Durchflussmengenbegrenzung von 100 kg/h auf den Fuß. Es wurden Motoren gezüchtet, die effizienter als Dieselmotoren sind. Sie werden mit einem Spezialgebräu gefüttert. Jede kleine Abweichung im Sprit erfordert große Maßnahmen beim Verbrennungsprozess, um keine Leistung zu verlieren. Das kostet Geld und verschlingt Zeit. ■



XPB

Mit neuem Sprit soll die Formel 1 schon in kurzer Zeit nachhaltiger werden

Formel 1

2022 mit 23 Rennen

Der provisorische F1-Kalender für 2022 steht: Geplant sind wieder 23 Rennen. Die Saison beginnt am 20. März in Bahrain und hört am 20. November in Abu Dhabi überraschend früh auf.

Von: **Michael Schmidt**

Die Formel 1 setzt bei ihrer Kalenderplanung für 2022 darauf, dass die Reisebeschränkungen im nächsten Jahr aufgehoben werden. Australien soll im Dezember seine Grenzen öffnen. Dazu müssen 80 Prozent der Bevölkerung doppelt geimpft sein. Die Teamchefs bekamen einen provisorischen Kalender präsentiert. Große Überraschungen gibt es nicht, außer dass die Saison am 20. November mit Abu Dhabi ungewöhnlich früh endet. Man will den Teams im Winter eine größere Verschnaufpause geben, weil man weiß, wie groß der Stress ist, in 245 Tagen 23 Grands Prix abzuhalten.

Die Saison startet am 20. März in Bahrain, direkt gefolgt vom GP Saudi-Arabien. Dann zwei Wochen Pause bis Australien (10.04.). Hier die weiteren Daten: Emilia-Romagna oder China (24.04.), USA-Ost in Miami (08.05.), Spanien (22.05.), Monaco (29.05.), Aserbaidschan (12.06.), Kanada (19.06.), England (03.07.), Österreich (10.07.), Frankreich oder Emilia-Romagna (17.07.), Ungarn (31.07.), Belgien (28.08.), Niederlande (04.09.), Italien (11.09.), Russland (25.09.), Singapur oder Türkei (02.10.), Japan (09.10.), USA-West in Austin (23.10.), Mexiko (30.10.), Brasilien (13.11.), Abu Dhabi (20.11). An drei Daten gibt es Ausweichtermine. Wenn China geschlossen bleibt, übernimmt Imola. Findet Singapur nicht statt, steht die Türkei bereit. Offen ist, was passiert, wenn Imola im April stattfindet, aber mit Frankreich keine Einigung gefunden wird. ■



XPB

In Bahrain geht's 2022 los. Deutsche Strecken finden sich nicht im Kalender

NACHRICHTEN

WHITMARSH BEI ASTON

Der frühere McLaren-Teamchef Martin Whitmarsh soll ab dem 1. Oktober das Formel-1-Team von Aston Martin leiten. Teamchef Otmar Szafnauer führt weiter das operative Geschäft. Er muss an Whitmarsh berichten.

CHANCE FÜR GIOVINAZZI

Jung oder alt: Das ist die Frage bei der Besetzung des zweiten Cockpits bei Alfa Romeo. Eigentlich würde Teamchef Frédéric Vasseur am liebsten einen Youngster mit Valtteri Bottas zusammenspannen. Es gibt derzeit ein Überangebot an guten Fahrern in der Formel 2: Oscar Piastri, Guanyu Zhou, Robert Shwartzman, Théo Pourchaire. Sauber-Schützling Pourchaire soll noch ein Jahr in der Formel 2 üben. Zhou winkt mit 20 Millionen Dollar, will aber einen langfristigen Vertrag. Das ist die Chance für Antonio Giovinazzi, als Brücke für eine Saison.

NUR DER INTERMEDIATE

Mit den neuen Autos 2022 wechselt die Formel 1 von 13- auf 18-Zoll-Räder. Pirelli hat die Entwicklung fast abgeschlossen. „Wir haben die fünf Slick-Mischungen und den Vollregenreifen bereits homologiert", führt Rennleiter Mario Isola aus. Fehlt noch der Intermediate-Reifen. Pirelli würde gerne einen Testtag damit nachholen: „Bei Alpine gab es beim Test in Magny-Cours leider ein Problem mit dem Auto."

ANPASSUNG BEI F2 & F3

Sowohl die Formel 2 als auch die Formel 3 werden 2022 wieder parallel zur Formel 1 fahren. 2021 wechselten sich die Nachwuchsklassen ab. Mal war die eine Teil des F1-Rahmenprogramms, dann die andere. „Wenn beide wieder Teil des Rennwochenendes sind, stärkt das ihre Bindung zur Formel 1", so FIA Rennleiter Michael Masi. Auch der Ablauf wird angepasst. Es soll nur zwei statt drei Rennen pro Wochenende geben.



Oscar Piastri gewann nach Monza auch in Sotschi das Hauptrennen von der Pole-Position

XPB

Knifflige Aufgabe

Oscar Piastri baute in Sotschi seine Führung in der Meisterschaft mit einer Pole-Position und dem Sieg im Hauptrennen aus. Der Sprint ging an Dan Ticktum. Der dritte Lauf fiel ins Wasser.

Von: **Andreas Haupt**

Zum dritten Mal in Folge schnappte sich Oscar Piastri die Pole-Position und damit die vier Zusatzpunkte. Und der Australier ließ sich wie zuletzt in Monza den Sieg auch im Hauptrennen nicht mehr entreißen. Diesmal hieß sein schärfster Widersacher Théo Pourchaire, der direkt am Start vom dritten auf den zweiten Rang sprang.

Kurz vor dem einzigen Reifenwechsel kämpfte sich der Sauber-Junior in seinem ART-Renner bis auf 0,4 Sekunden an Piastri heran. Der Prema-Fahrer kam einem Überholmanöver zuvor und ließ in der achten von 28 Runden von Supersoft- auf Medium-Reifen umstecken. Pourchaire folgte einen Umlauf später und hätte es trotzdem fast vorbeigeschafft.

In der Folge arbeitete sich das Duo aus dem Mittelfeld zurück an die Spitze – vorbei an den Piloten, die eine andere Strategie verfolgten mit einem langen ersten Stint und einem kurzen Spurt im Finale.

Piastri auf Titelkurs

Piastri machte es clever. Er brachte bei der Aufholjagd immer einen Gegner als Puffer zwischen sich und Pourchaire. So hatte er einen Vorsprung von rund zwei Sekunden, als die beiden wieder freie Fahrt hatten. In den letzten zehn Runden verwaltete der Prema-Pilot diesen für seinen dritten Saisonsieg. „Das war trotzdem eines der härtesten Rennen meines Lebens. Théo lag die ganze Zeit in meinem Rückspiegel."

Es ist diese methodische Herangehensweise, die Alpine begeistert. Dort ist der 20-Jährige Teil des Nachwuchskaders. „Er ist unser neuer George Russell", frohlockt Alpine-CEO Laurent Rossi. „Er stellt die richtigen Fragen, ist wissbegierig und hat einen analytischen Ansatz."

Mit einem Aufstieg in die Formel 1 dürfte es trotzdem nichts werden. Im Kampf um das Cockpit bei Alfa Romeo sind andere die Favoriten. Was macht der Australier, wenn er die Meisterschaft gewinnt? Das Regelwerk der Formel 2 untersagt in diesem Fall eine weitere Saison. Piastri

Piastri baute den Vorsprung vor Zhou auf komfortable 38 Punkte aus

MOTORSPORT IMAGES

könnte Ersatzfahrer bei Alpine werden, im Simulator das 2022er-Auto fahren und bei Testfahrten eingesetzt werden – und sich mit dem einen oder anderen Sportwagen-Intermezzo rennfit halten. „Ein Jahr an der Seitenlinie ist wahrscheinlich", meint der Meister der Formel 3 aus dem Vorjahr.

Mit dem Erfolg baute Piastri seinen Vorsprung in der Meisterschaft von 15 auf 36 Punkte auf Guanyu Zhou aus. Da war es auch zu verschmerzen, dass er im Sprint tags zuvor mit ein paar kleineren Fehlern die Punkteränge verpasst hatte. Hinter Piastri und Pourchaire kam im Hauptrennen Jehan Daruvala auf das Podium. Er profitierte vom Pech Ralph Boschungs, der in der drittletzten Runde mit Reifenschaden strandete.

Wetterchaos kostet Sprint

Das Wetter verkürzte das angedachte Programm. Aufgrund starker Regenfälle verschob die Rennleitung den ersten Sprint von Samstagvormittag auf den frühen Abend. Durch die Umstellung des Zeitplans fiel der zweite Sprint aus.

Die Nachwuchsfahrer fanden im ersten Rennen, das im Anschluss an die Qualifikation der Formel 1 stattfand, eine extrem rutschige Strecke vor. „Es war ziemlich beängstigend", berichtete sogar Draufgänger Dan Ticktum. Es regnete zwar nicht mehr, doch es gab nur einen schmalen trockenen Streifen auf dem 5848 Meter langen Asphaltband. Das verkomplizierte das Überholen und erhöhte die Wahrscheinlichkeit für Fehler.

Schon vor dem Start verabschiedete sich das Duo von Uni Virtuosi. Meisterschaftsanwärter Zhou drehte sich auf dem Weg in die Startaufstellung in der zweiten Kurve und würgte den Motor ab. Teamkollege Felipe Drugovich erwischte es schlimmer. Der Brasilianer hämmerte seinen Rennwagen in Kurve 11 frontal in die Mauer. „Das war ein heftiger Einschlag", meldete sich der Pilot später, nachdem er aus dem Krankenhaus war.

Ticktum setzte die Pole, die ihm das Regelwerk mit der umgedrehten Startreihenfolge der Quali-Top-Ten zuspielte, in den zweiten Saisonsieg um. Der Bad Boy der Formel 2 leistete sich unter Druck von Red Bulls Junior Jüri Vips keinen Fehltritt. „Darüber bin ich ziemlich glücklich. Wenn du nur einmal auf eine nasse Stelle geraten bist, hast du entweder Positionen verloren oder bist in die Mauer gesegelt."

Zwei virtuelle Safety Cars erschwerten den Fahrern das Leben, weil die Reifen unter langsamer Fahrt auskühlten. Vips schnupperte vor allem zu Rennbeginn am Heck des Carlin, doch es fehlte der Raum, um einen Angriff zu lancieren. „Selbst am Ende gab es kaum Stellen, wo zwei Autos nebeneinander auf die trockene Spur gepasst haben", führte der Este aus.

Liam Lawson warf den dritten Platz durch einen Fahrfehler in Kurve 13 weg. Er rammte in der sechsten Runde mit dem linken Hinterrad die Streckenbegrenzung. Profiteur war Lokalmatador Robert Shwartzman, der den letzten Podestplatz erbte. HWA-Fahrer Jake Hughes machte ihm das Leben schwer, zog sogar nach einem Fehler Shwartzmans kurzzeitig vorbei, doch der Prema-Mann konterte erfolgreich. Shwartzman rückte damit in der Gesamtwertung bis auf sieben Punkte an Zhou heran. ■

ERGEBNIS SPRINT 1

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	Dan Ticktum	36.37,195 min
2.	Jüri Vips	+ 4,422 s
3.	Robert Shwartzman	+ 6,638 s
4.	Jake Hughes	+ 8,894 s
5.	Théo Pourchaire	+ 9,824 s
6.	Ralph Boschung	+ 12,994 s
7.	Christian Lundgaard	+ 13,669 s
8.	Richard Verschoor	+ 14,172 s
9.	Oscar Piastri	+ 14,921 s
10.	Lirim Zendeli	+ 17,268 s

HAUPTRENNEN

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	Oscar Piastri	53.20,402 min
2.	Théo Pourchaire	+ 1,928 s
3.	Jehan Daruvala	+ 12,601 s
4.	Robert Shwartzman	+ 14,485 s
5.	Dan Ticktum	+ 18,058 s
6.	Guanyu Zhou	+ 22,177 s
7.	Liam Lawson	+ 30,596 s
8.	Richard Verschoor	+ 33,451 s
9.	Christian Lundgaard	+ 37,775 s
10.	David Beckmann	+ 39,118 s

F2-FAHRERWERTUNG

	Fahrer	Punkte
1.	Oscar Piastri	178
2.	Guanyu Zhou	142
3.	Robert Shwartzman	135
4.	Dan Ticktum	129
5.	Théo Pourchaire	120


MOTORSPORT IMAGES

Ein Sprintrennen fiel dem Regen am Samstagvormittag zum Opfer



MOTORSPORT IMAGES

Die schmale trockene Spur führte zum Sprint-Start hinter dem Safety Car


XPB

Dan Ticktum gewann den Sprint souverän von der Pole-Position


XPB

Ralph Boschung hatte nach starkem Qualifying Pech im Hauptrennen



RED BULL

Dennis Hauger machte mit dem zweiten Platz im ersten Rennen früh die Meisterschaft klar

Meister am Freitag

Dennis Hauger hat sich mit einem zweiten Platz in Lauf 1 den Fahrertitel in der Formel 3 gesichert. In der Teamwertung konnte Trident am Sonntag jubeln. Jack Doohan sorgte allerdings für ordentlich Ärger am Kommandostand.

Von: **Tobias Grüner**

Die Meisterschaft war schon so gut wie entschieden, als die 27 Nachwuchspiloten zum letzten Rennwochenende der Formel-3-Saison nach Sotschi reisten. Dennis Hauger hatte 43 Punkte Vorsprung vor dem einzigen Verfolger Jack Doohan im Gepäck. Eigentlich sollte das große Finale gar nicht in Russland, sondern im texanischen Austin steigen. Doch wegen Corona wurde der gesamte Talent-Zirkus nach Osten umgeleitet. Pirelli verzichtete darauf, extra neue Reifen zu backen. Dass die Mischung etwas zu hart für den Stadtkurs im Olympia-Park war, störte die Youngster nicht. Damit war Verschleiß kein großes Thema. In Sachen Titelvergabe kam in Sotschi nur in der Qualifikation kurz Spannung auf. Clément Novalak hatte zwar die schnellste Runde gedreht, musste die Pole-Position aber wegen eines Track-Limit-Verstoßes an Teamkollege Doohan abtreten. Der Australier verkürzte den Rückstand in der Gesamtwertung dadurch auf 39 Zähler. Hauger hatte nur die neuntschnellste Zeit vorzuweisen. Das brachte ihm aber im Sprint dank umgedrehter Startreihenfolge der Top 12 den vierten Startplatz.

MOTORSPORT IMAGES

Dennis Hauger: Nach Platz 17 im Vorjahr mit Hitech jetzt der Titel mit Prema

Platz 2 reicht zum Titel

Apropos Sprint: Wegen der schlechten Wettervorhersage für den Samstag wurde Lauf 1 auf Freitagabend vorgezogen. Bei tief stehender Sonne war der Titelkampf schnell entschieden. Doohan fiel schon am Start zurück und verpasste auf Rang 15 am Ende klar die Punkte. Hauger ließ es zu Beginn vorsichtig angehen, wurde dann aber mutiger und schnappte sich erst Jak Crawford und später auch noch Victor Martins. An Logan Sargeant, der schon am Start an Pole-Sitter Martins vorbeigezogen war, kam Hauger aber nicht mehr ran. Der US-Amerikaner gewann sein erstes Saisonrennen und sammelte insgesamt 102 Zähler. Und das auf einem Auto des Teams Charouz, das letzte Saison gerade einmal auf fünf Pünktchen kam. Hauger konnte

gut mit Rang 2 leben. Das Ergebnis reichte dem Norweger zum vorzeitigen Titelgewinn: „Ich hatte in der Quali leider keine gute Pace. Wir haben dann ein paar Änderungen am Auto vorgenommen, und schon wurde es besser. Ich wollte eigentlich keine Risiken eingehen, aber dann flutschte es auf einmal“, strahlte der frischgebackene Meister. „Schade, dass Logan vorne außer Reichweite lag. Aber einen schöneren zweiten Platz werde ich in meiner Karriere wohl nicht mehr feiern.“

Weil der zweite Sprint am Samstag wegen Regens ausfiel, ging es im großen Finale am Sonntag nur noch um den Titel in der Teamwertung. Prema ging mit 27 Punkten Vorsprung in das letzte Rennen. Doch mit Doohan und Novalak hatte Verfolger Trident gleich zwei heißen Eisen in der ersten Startreihe.

Beide konnten ihre Führung in den ersten Runden auch locker behaupten. Doch zum Ärger des Kommandostandes startete Novalak in Runde 9 einen Angriff auf den Teamkollegen. Doohan verteidigte sich hart, beide rumpelten in Kurve 2 über die Randsteine, aber an der Reihenfolge änderte sich erst einmal nichts. Teamchef Maurizio Salvadori flehte seine Piloten an, auf weitere Angriffe zu verzichten. Weil Novalak deutlich schneller schien, bat man Doohan, die Führung freiwillig aufzugeben. Doch der Australier dachte gar nicht daran. Immerhin leistete er bei der zweiten Attacke auf der langen Geraden in Runde 17 keine Gegenwehr. Aber als Novalak in der Omega-Kurve etwas aus dem Tritt geriet, nutzte Doohan die Chance zum Konter, was den Ärger am Kommandostand nur noch verstärkte. Am Ende zahlte sich der Eigensinn von Doohan mit dem Sieg aus. Novalak musste Platz 2 kurz vor Schluss noch an Frederik Vesti abgeben.

Prema-Serie gerissen

Das reichte Trident zum Titel, weil Crawford und Caldwell für Prema nur kleine Punkte holten und Hauger nach einem Dreher im Kampfgetümmel leer ausging. Der Unterschied der beiden Spitzenteams betrug am Ende vier Punkte. Damit ist die Serie von Prema endlich gerissen. Der Rennstall aus Vicenza hatte seit 2011 auch schon in den Formel-3-Vorgängerserien stets den Teamtitel abgeräumt.

Dass sich Sieger Doohan nicht gerade als Teamplayer präsentiert hatte, ging im Trident-Jubel fast unter. Der Red-Bull-Junior verteidigte seine Fahrweise: „Ich bin Rennfahrer und denke immer an den Sieg. Wenn ich eine Chance sehe zu gewinnen, dann ergreife ich sie. Bei der zweiten Attacke habe ich mich nicht verteidigt. Doch dann hat Clément einen Fehler gemacht und ich habe mir die Führung zurückgeholt. Ich wollte den Titel für das Team nicht in Gefahr bringen.“

David Schumacher hatte mit 55 Punkten ebenfalls einen kleinen Anteil am Gewinn der Teamwertung. In Sotschi konnte der Deutsche aber nicht mit seinen beiden Trident-Kollegen mithalten. Der 17. Platz in der Qualifikation sorgte auf der wenig überholfreundlichen Strecke für eine ärgerliche Nullnummer. Nach zwei mittelmäßigen Jahren in der Formel 3 will der 19-Jährige nun seine Optionen für die Zukunft prüfen: „Wir wissen selbst noch nicht, wie es nächstes Jahr weitergeht. Für den Aufstieg in die Formel 2 braucht man leider sehr viel Geld. Da müssen wir mal schauen, wie es mit Sponsoren aussieht.“ ■



SOTSCHI, RENNEN 1

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	Logan Sargeant	39.23,780 min
2.	Dennis Hauger	+ 0,649 s
3.	Victor Martins	+ 3,466 s
4.	Clément Novalak	+ 4,597 s
5.	Caio Collet	+ 5,424 s
6.	Lorenzo Colombo	+ 11,632 s
7.	Arthur Leclerc	+ 14,514 s
8.	Frederik Vesti	+ 17,589 s
9.	Juan Manuel Correa	+ 18,138 s
10.	Ayumu Iwasa	+ 22,891 s

SOTSCHI, RENNEN 2

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	Jack Doohan	39.00,001 min
2.	Frederik Vesti	+ 3,111 s
3.	Clément Novalak	+ 3,758 s
4.	Logan Sargeant	+ 7,445 s
5.	Jak Crawford	+ 9,695 s
6.	Jonathan Hoggard	+ 10,368 s
7.	Arthur Leclerc	+ 15,281 s
8.	Victor Martins	+ 18,860 s
9.	Ayumu Iwasa	+ 23,641 s
10.	Olli Caldwell	+ 25,738 s

F3-FAHRERWERTUNG

	Fahrer	Punkte
1.	Dennis Hauger	205
2.	Jack Doohan	179
3.	Clément Novalak	147
4.	Frederik Vesti	138
5.	Victor Martins	131



XPB

David Schumacher verabschiedete sich mit einer Nullnummer in die Pause



MOTORSPORT IMAGES

In Lauf 1 feierte Sieger Logan Sargeant mit Meister Hauger auf dem Podest



XPB

In Lauf 2 lieferten sich Jack Doohan und Clément Novalak heiße Duelle



MOTORSPORT IMAGES

Trident-Chef Maurizio Salvadori jubelte über den Titel in der Teamwertung



Der Spanier Álex Palou holte beim IndyCar-Finale in Long Beach den 14. Titel für Chip Ganassi Racing

INDYCAR

Dixonester Spanier

Die Tatsache, dass die IndyCar-Serie ihr Saisonfinale auf einem Stadtkurs austrug, dürfte bei den Titelkandidaten für schlaflose Nächte gesorgt haben. Am Ende war das Rennen in Long Beach aber keine Lotterie: Der in der Meisterschaft führende Chip Ganassi-Pilot Álex Palou holte den Titel, der dominierende Fahrer des Wochenendes, Colton Herta, gewann das Rennen.

Von: **Marcus Schurig**

Der erst 24-jährige Spanier Álex Palou bestätigte beim Finale auf dem welligen, anspruchsvollen und vor allem unfallträchtigen Stadtkurs seine Stärken: Kaltschnäuzigkeit, Speed und Überblick. Josef Newgarden, der bis zum Finale noch theoretische Titelchancen hatte, flocht dem Spanier einen Kranz: „Palou ist vermutlich der kompletteste der jungen Fahrer, er ist ein wenig „dixonest“, denn Scott Dixon hat die letzten zwei Jahrzehnte bei den IndyCars mit den gleichen Tugenden geprägt, wie sie Palou 2021 gezeigt hat.“

Der so hochgelobte Palou reiste mit einer 35-Punkte-Führung auf Arrow-McLaren-Pilot Patricio O’ Ward nach Long Beach. Platz 11 hätte für den Titel gereicht, doch Long Beach ist kein normales Rennen: Die Mauern stehen nahe an der Strecke, das Unglück kann jederzeit zuschlagen. „Das Wichtigste wird sein, dass ich mich voll konzentriere und keinen Bockmist baue“, so Palou am Freitag. „Das kriege ich hin.“

Frühes Aus für Pato O’Ward

Und wie er das hinbekommen hat. Der einzige kleine Rückschlag erfolgte im Qualifying, wo Palou mit Platz 10 den Einzug in das Fast-Six-Qualifying verpasste, weil ihn gelbe Flaggen einbremsten. Doch das gleiche Schicksal ereilte auch seinen direkten Gegner O’Ward (Platz 8). Nur Penske-Pilot Josef Newgarden bewahrte die Ruhe und holte die Pole-Position – aber der 30-Jährige benötigte mit 48 Punkten Rückstand auf Palou ein echtes Wunder.

Das Rennen sah eine aufgeräumte, solide und kontrollierte Fahrt von Palou, der sich von Startplatz 10 über 86 Runden und vier Safety-Car-Phasen kämpfte und am Ende Platz 4 einfuhr. Ein so gutes Resultat hätte er gar nicht benötigt, denn sein Gegenspieler Pato O’Ward war bereits am Ende der ersten Runde raus aus dem Titelgeschäft. Und das kam so: In der letzten Kurve vor der Start-Ziel-Geraden krachte ihm Dale Coyne-Pilot Ed Jones ins Heck und drehte den Mexikaner um, der daraufhin das komplette Feld vorbeiziehen lassen musste. McLaren-Sportchef Zak Brown fand klare Worte: „Das war ein unnötiger Amateurfehler.“ Das Opfer O’Ward stimmte am Teamfunk vollumfänglich zu: „Jones ist ein Idiot!“ Von Platz 27 aus waren für den McLaren-Mexikaner alle Titelchancen begraben. Doch es kam noch ärger: In Runde 21 musste O’Ward seinen Arrow-McLaren mit gerissener Antriebswelle abstellen – ein Folgeschaden des Auffahrunfalls aus Runde eins.

> „Wie Álex Palou mit Druck umgeht, das ist wirklich bemerkenswert. Der Junge wird noch viele IndyCar-Rekorde brechen, da bin ich mir ganz sicher!“
>
> Palou-Teamchef Chip Ganassi

Ohne großen Druck exekutierte Álex Palou das Rennen sauber und konzentriert bis zum Ende: „Ich habe zwei oder drei Mal leicht die Mauer berührt, aber ansonsten lief das Rennen problemlos.“ Der Titelgewinn ist in mehrfacher Hinsicht bemerkenswert: Palou ist der erste spanische IndyCar-Meister. Er ist der jüngste IndyCar-Champion, seit Teamkollege Scott Dixon 2003 seinen ersten Meistertitel holte. Er ist der siebtjüngste Champion aller Zeiten – und Palou bestritt dazu erst seine zweite volle IndyCar-Saison: „Das Team gab mir ein sehr gutes Auto, so konnte ich von Startplatz 10 bis auf P4 nach vorne fahren – und das war nicht mal extrem mühsam!“

Es war interessanter, was andere über Palou zu sagen hatten, zum Beispiel sein Boss Chip Ganassi: „Sein erster Test mit uns fand in Birmingham statt. Wir hatten alle Stammfahrer am Start – und er war Schnellster. Bei seinem ersten Rennen für uns war er im Training Schnellster. Das nahmen wir alles nicht wirklich ernst, bis er auch im Qualifying Erster war – und das Rennen in Barber gewann! Wie Palou mit Druck umgeht, ist bemerkenswert. Der Junge wird noch viele IndyCar-Rekorde brechen, da bin ich mir ganz sicher!“

Die zweite, nicht minder beeindruckende Vorstellung lieferte in Long Beach Andretti-Pilot Colton Herta ab, der mit 21 Jah-

ren ebenfalls noch ein Greenhorn ist. Herta, der 80 Meilen südlich von Long Beach aufwuchs, siegte bei seinem Heimspiel an der Westküste. Entscheidend war aber das Wie: Herta dominierte die ersten beiden Trainingssitzungen und war klarer Favorit für die Pole. Doch im Qualifying schrammte er mit der härteren Reifenmischung dreimal (!) an der Mauer entlang, schied in der ersten Runde der Qualifikation aus und musste das Rennen von Startplatz 14 in Angriff nehmen.

Doch alles Schlechte hat auch was Gutes: Herta hatte durch das frühe Ausscheiden im Qualifying zwei frische rote Reifensätze mit der weichen Mischung übrig. Das Andretti-Team setzte auf eine aggressive Rennstrategie: Im Gegensatz zu den anderen Frontrunnern, die alle auf weiche Red-Reifen im letzten Stint setzten, verwendete Herta seine zwei frischen „Reds" in den ersten beiden Stints, um möglichst schnell viele Positionen gutmachen zu können. Dazu fuhr er ohne Wicker am Heckflügel, also mit weniger Abtrieb.



Andretti-Pilot Colton Herta siegte mit toller Strategie von Startplatz 14



Newgarden (r.) und Dixon komplettierten das Podium in Long Beach

Palou-Bonus für Dixon?

Herta setzte die Risiko-Strategie perfekt um: Nach zwei Runden lag er bereits auf Platz 9, in Runde 12 kassierte er Palou und rückte auf Platz 6 vor. Als O'Ward wegen des Antriebswellenschadens auf der Strecke strandete, holte das Andretti-Team den Youngster sofort an die Box, bevor die zweite Gelbphase ausgerufen wurde. Eine Runde nach dem Restart folgte gleich die dritte SC-Phase, weil Marcus Ericsson sein Ganassi-Auto in die Mauer gestopft hatte. Bei der Rennfreigabe in Runde 31 war Herta schon Fünfter, Boxenstopp-bereinigt sogar Dritter hinter Josef Newgarden und Scott Dixon.

Diese beiden Widersacher waren in ihrem Mittelstint allerdings auf der härteren Reifenmischung unterwegs. Herta fackelte nicht lange und rasierte die Mitbewerber, Dixon in Runde 31, Newgarden zwei Runden später.

Binnen vier Runden hatte der Kalifornier seine Verfolger um volle fünf Sekunden distanziert. Nach der Serie der zweiten Stopps hatte Colton Herta einen Vorsprung von 12 Sekunden herausgefahren, doch in Runde 62 wurde es noch mal brenzlig: Nach einer Kollision zwischen Conor Daly und Oliver Askew schickte die Rennleitung zum vierten und letzten Mal das Safety Car auf die Bahn – der hübsche Vorsprung von Herta war beim Teufel. Alle Verfolger hatten die weichen Reifen drauf, Herta dagegen die härtere Mischung.

Aber Herta konnte das Feld dank eines phänomenal guten Restarts kontrollieren. Zu Rennende kam Newgarden zwar noch mal ran, aber nicht mehr vorbei. „Kompliment an Herta, er war superschnell und hatte die perfekte Strategie", gratulierte der zweitplatzierte Newgarden. „Ich glaube, ohne die Gelbphasen hätten wir eine Siegchance gehabt, aber so lief alles für Herta."

Der Sieger war überglücklich: „Wir hatten ein extrem gutes Auto, das war der Schlüssel. Das Auto war auf den Reds genauso gut wie mit der härteren Mischung. Mit einem Sieg hatte ich vor dem Rennen aber nicht gerechnet." Scott Dixon nahm Platz 3 mit Humor: „Ich freue mich für meinen Teamkollegen Palou! Als mich Chip Ganassi im letzten Jahr fragte, wen wir verpflichten sollten, sagte ich sofort: Palou! Ich finde, ich hätte einen Bonus für meinen guten Ratschlag verdient!" ■

PUNKTESTAND FAHRER

nach dem 16. Rennen

	Fahrer	Punkte
1.	Álex Palou	549
2.	Josef Newgarden	511
3.	Patricio O'Ward	487
4.	Scott Dixon	481
5.	Colton Herta	455
6.	Marcus Ericsson	435
7.	Graham Rahal	389
8.	Simon Pagenaud	383
9.	Will Power	357
10.	Alexander Rossi	332

INDYCAR, LONG BEACH (KALIFORNIEN)

Streckenlänge: 3,167 km; Renndistanz: 85 Runden = 269,195 Kilometer

	Fahrer	Team / Motor	Zeit
1.	Colton Herta	Andretti-Honda	1:49.10,376 h
2.	Josef Newgarden	Penske-Chevrolet	+ 0,588 s
3.	Scott Dixon	Chip Ganassi-Honda	+ 1,075 s
4.	Álex Palou	Chip Ganassi-Honda	+ 2,412 s
5.	Simon Pagenaud	Penske-Chevrolet	+ 3,123 s
6.	Alexander Rossi	Andretti-Honda	+ 4,673 s
7.	Jack Harvey	Meyer Shank-Honda	+ 6,346 s
8.	Sébastien Bourdais	A.J. Foyt-Chevrolet	+ 8,027 s
9.	Takuma Sato	Rahal Letterman-Honda	+ 10,593 s
10.	Will Power	Penske-Chevrolet	+ 11,429 s

NACHRICHTEN

LONG BEACH: FULL HOUSE

Der GP in Long Beach wird seit 1975 ausgetragen und ist ein echter Publikumsmagnet: 2019 kamen 187 000 Fans über drei Tage. 2020 musste der Event Corona-bedingt abgesagt werden. 2021 wurden keine offiziellen Zuschauerzahlen kommuniziert, da die lokalen Gesundheitsbehörden strenge Vorschriften wie Maskenpflicht, Impfnachweis oder Testpflicht vorgeschrieben hatten. Gefühlt war die Veranstaltung wieder annähernd so gut besucht wie 2019 – die Hütte war voll!

GROSJEAN BEI ANDRETTI

Ex-F1-Pilot Romain Grosjean wechselt nach seiner Rookie-Saison bei Dale Coyne für 2022 zu Andretti Racing, wo er einen Zweijahresvertrag unterzeichnet hat. Der Franzose ist bei den IndyCar-Fans extrem populär: „Das hat vermutlich immer noch mit meinem spektakulären Unfall in Bahrain 2020 zu tun", so Grosjean, der erst im letzten Rennen in Long Beach den Kampf um die Trophäe „Rookie of the Year" an Penske-Pilot Scott McLaughlin verlor.

AJ FOYT MIT DREI AUTOS?

Das Team von IndyCar-Veteran AJ Foyt will im nächsten Jahr auf drei Fahrzeuge aufstocken, wenn die Sponsorengespräche positiv verlaufen sollten. Das Auto mit Nummer 14 könnte wieder von Sébastien Bourdais pilotiert werden, auf dem zweiten Auto ist Dalton Kellett gesetzt. Als dritter Pilot ist Tatiana Calderón im Gespräch.

KEINE AUSLANDSRENNEN

Mark Miles, CEO der Penske Entertainment Gruppe und für das Produkt IndyCar verantwortlich, stellte klar, dass eine Internationalisierung der Serie vorläufig nicht geplant sei. „Wir konzentrieren momentan all unsere Bemühungen darauf, den Fans in Amerika guten Sport zu liefern und haben aktuell keine Absichten, Rennen außerhalb von Nordamerika auszutragen."

BR FOTO

Sieg im Bond-Style



Auf Anhieb zum Sieg: Der Aston Martin Vantage GT3

Aston Martin kam aus dem Nichts wieder zurück an die Nordschleife und sackte beim achten Lauf der Nürburgring Langstrecken-Serie auf Anhieb den Sieg mit Nicki Thiim und Maxime Martin ein. Dahinter lieferten sich der Phoenix-Audi und der BMW M6 des Junior-Teams einen sehenswerten Kampf um Platz 2.

Von: **Bianca Leppert**

Für Aston Martin ist es der erste Gesamtsieg in der GT3-Ära der Nürburgring Langstrecken-Serie. Der Vantage GT3 hatte in der aktuellen Konfiguration zwar einen Gastauftritt 2018 in der SP-X-Klasse, hatte damals aber noch keine gültige Homologation für die GT3 und war entsprechend auf anderem technischem Stand.

Der Einsatz wurde dieses Mal vom Werksteam selbst gesteuert und sollte eine Basis für die Balance of Performance liefern sowie interessierten Teams zeigen, welches Potenzial das Auto auf der Nordschleife hat. Das ist Nicki Thiim und Maxime Martin mit ihrem Triumph gelungen.

„Es ist schon eine Überraschung, hierherzukommen und direkt zu gewinnen", sagte Martin. „Aber wir hatten auch eine gute Strategie, und es hat geholfen, dass Nicki und ich im Rhythmus waren." Beide saßen in dieser Saison bereits für andere Hersteller regelmäßig hinterm Steuer, Thiim für Audi und Martin für Porsche. „Für Phoenix tat es mir deshalb etwas leid, aber Aston Martin ist ja mein Arbeitgeber", meinte Thiim, der am Ring zuvor für die Eifeler Mannschaft angetreten ist.

Zweiter Stint entscheidend

Für Aston Martin war es ein komfortabler Sieg mit 13,887 Sekunden Vorsprung nach 29 Runden. Vor allem im zweiten Stint machte man den Unterschied. „Die anderen haben teilweise früher gestoppt und hingen dann hinter dem Frikadelli-Porsche fest", sagte Martin. „Wir haben in dieser Phase viele Autos überholt und entschieden, den Stint von 7 auf 8 Runden zu verlängern."

> „Es ist eine Überraschung, hierherzukommen und direkt zu gewinnen. Aber wir hatten auch eine gute Strategie, und es hat geholfen, dass wir im Rhythmus waren."
>
> Maxime Martin, Aston Martin

Zu Beginn des Rennens hatte zunächst Julien Andlauer im Frikadelli-Porsche das Tempo vorgegeben. Der Franzose stellte den Porsche 911 GT3 R auf Pole mit einer Zeit von 7.53,542 Minuten und übernahm am Start die Führung. Doch weil es ein Frühstart war, hagelte es für den Polesitter eine Stop-and-Go-Strafe. Damit war die Führung zunächst dahin, und der Phoenix-Audi übernahm die Position.

In der Zwischenzeit begann bereits das Favoritensterben. David Pittard, der sich zu Beginn mit einem starken Start mit dem Walkenhorst-BMW auf Platz 2 schob, drehte erst einen neuen Rundenrekord mit 7.53.202 Minuten, musste dann aber mit einem Reifenschaden hinten rechts die Ambitionen auf eine Top-Platzierung streichen.

Manthey fällt aus

Andlauer eroberte nach dem ersten Stopp noch einmal die Führung zurück, kurz darauf musste der Frikadelli-Porsche aber nach dem Fahrerwechsel auf Klaus Abbelen wieder zurückstecken. Danach machten es sich drei Protagonisten an der Spitze bequem und kämpften bis zum Schluss um die Podiumsplätze: Der Aston Martin Vantage GT3 von Thiim und Martin, der BMW M6 GT3 des Junior-Teams von Max Hesse, Dan Harper und Neil Verhagen und der Phoenix-Audi R8 von Frank Stippler und Vincent Kolb.

Der Manthey-Porsche, der dieses Mal mit Michael Christensen und Michael Ammermüller besetzt war, musste rund 52 Minuten vor Schluss vorzeitig abstellen, weil man sich aufgrund eines Fremdkörpers im Reifen einen Plattfuß eingefahren hatte. „Das war im Adenauer Forst", sagte Christensen. „Dann habe ich versucht, das Auto noch zurück an die Box zu bringen. Am Ende

habe ich mich aber entschieden, das Auto abzustellen, weil der Schaden ohnehin viel zu groß gewesen wäre, um überhaupt zu Ende zu fahren.“ Man munkelte, der Probelauf von Ammermüller sei eine Vorbereitung auf ein kommendes Nordschleifen-Engagement des ADAC GT Masters Teams SSR Performance gewesen.

Irres Duell um Rang 2

In der Schlussphase balgten sich Hesse und Kolb noch um Platz 2. Während der Aston Martin es sich mit Vorsprung an der Spitze bequem machen konnte, trennten den Audi und den BMW dahinter nur 0,3 Sekunden. Weil der Aston nur wenige Sekunden vor Ablauf der Renndauer von vier Stunden noch die Ziellinie kreuzte, ging es in eine weitere Runde.

Das Duell spitzte sich dabei richtig zu. Beinahe verlor Kolb den Audi, konnte sich aber noch bis auf die letzten Meter verteidigen. „Das war im Streckenabschnitt Wehrseifen“, sagte Kolb. „Ich bin auf Verkehr aufgelaufen und musste die Lenkung aufmachen, dabei ist das Heck ausgebrochen. Aber irgendwie fuhr das Auto doch geradeaus, ohne dass mich der BMW überholt hat. Das war ‚magic‘.“ Beim BMW Junior-Team, die mittlerweile Stammgäste auf dem Podium sind, brachte ein Kontakt zu Beginn des Rennens mit einem Porsche Cayman die Strategie durcheinander. Man musste den Stint auf sechs Runden verkürzen, weil nach der Berührung ein Reifen an der Stoßstange streifte.

Auf dem vierten Platz landete der Lionspeed by Car Collection-Audi von Patric Niederhauser, DTM-Pilot Nico Müller und Patrick Kolb. Der BMW M4 GT3 (Farfus/Eng), der einen weiteren Renneinsatz nach dem Debüt beim letzten Lauf absolvierte, beendete das Rennen als Fünfter. Beachtlich, denn man musste aufgrund der fehlenden GT3-Homologation in der SP-X nennen, damit hinter allen anderen GT3-Autos starten und bei jedem Stopp eine Strafzeit von 30 Sekunden warten.

Der Mercedes-AMG GT3 vom Haupt Racing Team Bilstein (Metzger/Haupt/Assenheimer) schloss das Rennen auf dem sechsten Platz vor dem Landgraf-HTP Mercedes von Trefz/Müller ab, der noch dem alten Stand und nicht der Evo-Version entspricht. Die Top 10 komplettierten der Huber-Elfer (Menzel/Thyssen), der Frikadelli-Porsche und der Black-Falcon Porsche, die sich in der GT3 mit den Junior-Fahrern Nagelsdiek/Naumann/Von Danwitz zurückmeldeten.

In der Meisterschaft müssen Blickle, Scheerbarth und Kronberg im Porsche Cayman von W&S Motorsport darauf hoffen, dass der VT2-BMW von Adrenalin nicht voll punktet – bei ähnlichen Klassenstärken. Bei einem Sieg ist das VT2-Trio Rink/Stahlschmidt/Zils Meister. Scheitern beide Favoriten, macht es das Adrenalin-Duo Brink/Leisen aus der V4-Klasse. ■

NLS, 8. LAUF, 53. ADAC BARBAROSSAPREIS (4 STUNDEN)

Pole-Position
#30, Abbelen/Andlauer (Frikadelli Racing, Porsche 911 GT3 R), 7.53,542 min
Schnellste Runde
#34, Pittard/Tuck/Krognes (Walkenhorst Motorsport, BMW M6 GT3), 7.53,202 min

1.	#21	Thiim/Martin	Aston Martin Racing	Aston Martin Vantage GT3	SP9 Pro	29 Runden
2.	#5	Kolb/Stippler	Phoenix Racing	Audi R8 LMS	SP9 Pro	+ 13,887 s
3.	#44	Harper/Hesse/Verhagen	BMW Junior Team	BMW M6 GT3	SP9 Pro	+ 14,035 s
4.	#23	Kolb/Müller/Niederhauser	Lionspeed by Car Collection	Audi R8 LMS	SP9 Pro	+ 48,138 s
5.	#55	Farfus/Eng	BMW Motorsport	BMW M4 GT3	SP-X	+ 1.26,382 min
6.	#6	Haupt/Metzger/Assenheimer	Haupt Racing Team Bilstein	Mercedes-AMG GT3	SP9 Pro	+ 1.27,884 min
7.	#70	Müller/Trefz	Mann-Filter Team Landgraf HTP/WWR	Mercedes-AMG GT3	SP9 Pro	+ 1.39,805 min
8.	#25	Thyssen/Menzel	Huber Motorsport	Porsche 911 GT3 R	SP9 Pro-Am	+ 4.26,099 min
9.	#30	Abbelen/Andlauer	Frikadelli Racing	Porsche 911 GT3 R	SP9 Pro-Am	+ 5.01,948 min
10.	#19	Nagelsdiek/Naumann/Von Danwitz	Black Falcon Team Identica	Porsche 911 GT3 R	SP9 Pro	+ 1 Runde



BR FOTO
Black Falcon kehrte in die Top-Klasse zurück: Mit einem Porsche 911 GT3 R



BR FOTO
Chancen auf den Titel: Rink/Stahlschmidt/Zils von Adrenalin aus der VT2



BR FOTO
Sieger in der H2-Klasse: Holthaus/Wylach/Bohrer mit dem Renault Clio



BR FOTO
Auf Testfahrt: Das neue Porsche Cup-Auto (992) mit Alzen/Holzer

GTWC

Nicht zu schlagen: Das in Quiddelbach beheimatete Toksport WRT dominierte in Valencia

Doppelerfolg

Das Mercedes-Duo Maro Engel und Luca Stolz sicherte sich beim Saisonfinale des Sprint Cup beide Siege. Nach einigen Problemen zu Beginn des Wochenendes dominierten die Vizemeister sowohl auf der Strecke als auch in der Boxengasse. Die Titel in der Pro-Am- und der Silver-Wertung gingen an zwei Lamborghini-Teams.

Von: **Philipp Körner**

Obwohl die Gesamt-Titelträger schon nach dem Wochenende in Brands Hatch feststanden, versprach das letzte Saisonkapitel auf dem Circuito Ricardo Tormo nahe Valencia dennoch reichlich Spannung. So galt es nicht nur, die Meister der beiden anderen Wertungen zu küren, sondern auch den besten Verfolger für das auch in diesem Jahr dominante Audi-WRT-Duo Dries Vanthoor und Charles Weerts zu finden.

Auf Letzteres meldete das Mercedes-AMG-Team Toksport WRT schon in der Qualifikation Ansprüche an. Luca Stolz war im ersten Teil zweitschnellster Fahrer. Die Pole-Position ging an den wiederholt starken Jota-McLaren (#38), dessen Duo Ben Barnicoat und Oliver Wilkinson in Brands Hatch noch Opfer eines spektakulären Abflugs mit ordentlich Schaden geworden war. Den dritten Startplatz fuhr der privat eingesetzte Toksport-WRT-AMG (#7) von Óscar Tunjo und Juuso Puhakka heraus.

In der zweiten Sitzung holte Maro Engel daraufhin mit mickrigen 0,007 Sekunden Vorsprung die Pole-Position für den zweiten Lauf. Dahinter lagen die beiden AKKA-ASP-AMG der Paarungen Petru Razvan Umbrarescu und Jules Gounon (#89) sowie Konstantin Tereschenko und Jim Pla (#87). In beiden Qualifikationsteilen präsentierte sich Mercedes als zahlenmäßig stärkste Marke in der Top 10.

Perfekte Strategie

Die beiden letzten Rennen der Saison waren für den Sonntag angesetzt – Lauf 1 startete kurz vor 10.00 Uhr, Lauf 2 um 14.43 Uhr. Angesichts der nur kurzen Pause durfte sich so kein Team größere Schäden erlauben.

Beim Start des ersten Rennens konnte sich der Jota-McLaren in den Händen von Ben Barnicoat zunächst absetzen. Eine frühe erste Safety-Car-Unterbrechung



GTWC

Im ersten Lauf wurde der Jota-McLaren auf Podiumskurs liegend gedreht



GTWC

Das AKKA-ASP-Duo Umbrarescu/Gounon holte P2 im zweiten Rennen

„Am Boxenausgang wurde es echt eng. Da hatte ich im Duell ordentliches Übersteuern und rutschte herum. Am Ende konnte ich mich durchsetzen.“

Maro Engel

bremste den Briten allerdings schnell aus. Noch im Startgetümmel waren sich einige Autos im Mittelfeld zu nahe gekommen, was eine Kettenreaktion auslöste. Der anfangs noch unbeteiligte Pro-Am-Aston von Garage 59 (#188) wurde schließlich beim Zurückkommen auf die Strecke unsanft abgeräumt und strandete mit Schäden mitten auf dem Asphaltband. Nach dem Ende der Neutralisierung konnte Barnicoat an die Pace der ersten Minuten anknüpfen und hielt Luca Stolz zunächst auf Abstand. Dahinter hatte sich der Emil-Frey-Lamborghini (#14) mit Startfahrer Ricardo Feller auf Rang 3 vorgeschoben.

Eine zweite Neutralisierung folgte kurz vor Ende des ersten Renndrittels und damit wenige Minuten vor Öffnung des Boxenstoppfensters. Sprint-Cup-Meister Charles Weerts hatte sich im Duell mit dem Silver-Bentley des Team CMR (#107) massiv verschätzt und den Continental GT3 mit einer Dive-Bomb uncharmant ins Kiesbett verfrachtet. Der sich daraufhin lautstark im Auto ärgernde Weerts und sein Audi-Kollege Vanthoor erlebten in Valencia ein katastrophales Wochenende und reisten mit einem 16. Platz am Morgen und einem Ausfall am Nachmittag ab.

Ähnlich sauer dürfte auch die Truppe von Jota gewesen sein, der die zweite SC-Phase wiederholt den Vorsprung raubte. Da mit Wilkinson ein nicht ganz so schneller zweiter Pilot übernahm, war der Vorsprung elementar für die Strategie.

So musste man schon im Zuge der Stopps die Führung abgeben, nachdem man einen Undercut von Toksport WRT nicht abwehren konnte. Maro Engel freute sich im Sieger-Interview: „Wir hatten einen perfekten Boxenstopp und eine perfekte Strategie. Am Boxenausgang wurde es echt eng. Da hatte ich im Duell ordentliches Übersteuern und rutschte herum. Am Ende konnte ich mich durchsetzen.“

Für McLaren kam es später dann noch schlimmer: Nachdem Wilkinson lange Platz 2 verteidigen konnte, wurde er zwölf Minuten vor Ende vom Dritten Alex Fontana im Emil-Frey-Lamborghini (#14) gedreht. Das starke Audi-Saintéloc-Duo Léo Roussel und Christopher Haase (#25) rückte so auf den zweiten Platz vor. Das Podium wurde von der AKKA-ASP-AMG-Paarung Timur Boguslavskiy und Raffaele Marciello (#88) komplettiert.

Start-Ziel-Sieg

Der Nachmittag war im Vergleich ruhiger. Beim letzten Saisonrennen und 100. Lauf der 2013 gestarteten Sprint-Cup-Geschichte gab Toksport WRT von Beginn an die Pace vor und ließ sich auch von einer frühen SC-Phase nicht aus dem Konzept bringen. Wie wenige Stunden zuvor, war es im Mittelfeld wieder etwas zu forsch zugegangen, was für reichlich Trümmer sorgte.

An der Spitze waren Engel und Stolz nach der Freigabe schnell der Konkurrenz enteilt und hatten am Ende einen Vorsprung von 15,357 Sekunden. Auf Platz 2 liefen Jules Gounon und der 28-jährige Rumäne Petru Razvan Umbrarescu ein. Für Umbrarescu ist es der bislang größte Erfolg in einem GT3-Auto. Rang 3 ging an den Emil-Frey-Lamborghini (#163) von Norbert Siedler und Albert Costa. Mit dem vierten Platz am Nachmittag schloss der zuletzt arg gebeutelte Jota-McLaren immerhin mit einem Trostpflaster die Saison ab.



GTWC

Die Pro-Am-Titel gingen an Barwell Motorsport und das Duo Ramos/Chaves



GTWC

Emil Frey Racing und Alex Fontana wurden Meister in der Silver-Wertung

In der Pro-Am-Wertung musste der Barwell-Motorsport-Lamborghini (#77) mit der Besatzung Miguel Ramos und Henrique Chaves noch bis zum zweiten Rennen mit dem Feiern warten. An seinem 50. Geburtstag hatte Ramos so gleich doppelten Grund zur Freude. Alex Fontana und Emil Frey Racing blieben trotz der missglückten Attacke auf Titelkurs und holten eine verdiente Silver-Meisterschaft. Da sein Kollege Ricardo Feller in Magny-Cours in einem Pro-Auto des Teams aushalf, musste Fontana den Titel allein feiern.

Vom 8. bis 10. Oktober findet das Finale des GT World Challenge Europe Endurance Cup in Barcelona statt. Die neue Sprint-Cup-Saison startet vom 30. April bis 1. Mai in Brands Hatch. ■

GT WORLD CHALLENGE: SPRINT CUP

NEUNTER LAUF IN VALENCIA (SPANIEN)

Länge der Strecke: 4,005 km; **Renndistanz:** 36 Runden = 144,18 km

	Klasse	Nr.	Fahrer	Team/Fahrzeug	Distanz/Rückst.
1.	Pro	#6	Stolz/Engel	Toksport-AMG GT3	1:00.54,527 h
2.	Pro	#25	Roussel/Haase	Saintéloc-Audi R8 GT3	+8,840 s
3.	Pro	#88	Boguslavskiy/Marciello	AKKA ASP-AMG GT3	+10,825 s
4.	Silver	#99	Marschall/Aka	Attempto-Audi R8 GT3	+17,700 s
5.	Pro	#89	Umbrarescu/Gounon	AKKA ASP-AMG GT3	+18,859 s
6.	Pro	#163	Siedler/Costa	Emil Frey-Huracán GT3	+19,541 s
7.	Pro	#108	Richelmi/Panciatici	CMR-Bentley Continental	+21,876 s
8.	Pro	#66	Galbiati/Drudi	Attempto-Audi R8 GT3	+22,576 s
9.	Silver	#114	Lappalainen/Rougier	Emil Frey-Huracán GT3	+23,090 s
10.	Silver	#87	Tereschenko/Pla	AKKA ASP-AMG GT3	+23,531 s

GT WORLD CHALLENGE: SPRINT CUP

ZEHNTER LAUF IN VALENCIA (SPANIEN)

Länge der Strecke: 4,005 km; **Renndistanz:** 37 Runden = 148,18 km

	Klasse	Nr.	Fahrer	Team/Fahrzeug	Distanz/Rückst.
1.	Pro	#6	Stolz/Engel	Toksport-AMG GT3	1:00.19,092 h
2.	Pro	#89	Umbrarescu/Gounon	AKKA ASP-AMG GT3	+15,357 s
3.	Pro	#163	Siedler/Costa	Emil Frey-Huracán GT3	+16,101 s
4.	Pro	#38	Barnicoat/Wilkinson	Jota-McLaren 720S GT3	+18,730 s
5.	Pro	#54	De Leener/Engelhart	Dinamic-Porsche 911 GT3	+28,376 s
6.	Silver	#87	Tereschenko/Pla	AKKA ASP-AMG GT3	+33,374 s
7.	Silver	#90	Pérez Companc/Breukers	Madpanda-AMG GT3	+33,729 s
8.	Silver	#7	Tunjo/Puhakka	Toksport-AMG GT3	+34,601 s
9.	Pro	#26	Panis/Winkelhock	Saintéloc-Audi R8 GT3	+35,284 s
10.	Pro	#25	Roussel/Haase	Saintéloc-Audi R8 GT3	+43,022 s



IMSA

Felipe Nasr und Felipe Derani holten in Long Beach den dritten Sieg im vierten Rennen

Cadillac dominiert

Der zehnte Saisonlauf der IMSA-Serie in Long Beach wurde zum GM-Festival: Dreifachsieg für Cadillac in der Topklasse DPi, Doppelsieg für Corvette in der GTLM-Kategorie. Nur in der GTD-Kategorie konnte Lamborghini für Abwechslung sorgen. Die Punkteabstände in den Meisterschaftswertungen haben sich zum Teil stark zusammengeschoben.

Von: **Marcus Schurig**

Seit 2019 ist die Honda-Luxusmarke Acura Titelsponsor des Long-Beach-Grand-Prix. Ein naheliegender Grund: Honda North America und die Rennabteilung HPD sind in der näheren Umgebung von Long Beach und Los Angeles stationiert. Sportlich taugt die Strecke der Marke aber offenbar überhaupt nicht: In der DPi-Topklasse der IMSA-Serie dominiert Cadillac seit Jahren das Geschehen auf dem welligen Stadtkurs.

Und genauso war es auch wieder 2021 bei der 46. Ausgabe des Long-Beach-GP-Wochenendes: Cadillac belegte in allen Trainingssitzungen die ersten drei Plätze, im Qualifying holte Felipe Nasr im Whelen-Engineering-Cadillac (#31) die Pole-Position, dahinter folgten die Markenkollegen von Chip Ganassi (Renger van der Zande/ Kevin Magnussen, #01) und von Mustang Sampling (Loïc Duval/Tristan Vautier, #5).

Die zwei Acura-DPi der Teams Meyer Shank (#60) und Wayne Taylor Racing (#10) kamen nur auf die Startplätze 4 und 5, Rückstand auf die Pole-Zeit: volle acht Zehntel – und das auf einer Strecke, die gerade mal 3,167 Kilometer kurz ist! Nur Mazda war noch schlechter als Acura.

Whelen im Titelkampf

„Genau das Szenario haben wir befürchtet", so WTR-Acura-Pilot Filipe Albuquerque. „Cadillac war auf den welligen Rennstrecken schon immer eine Klasse für sich, während die Acura und auch der Mazda auf ebenen Strecken am besten funktionieren." Albuquerque und Teamkollege Rick Taylor führten vor dem zehnten Saisonlauf in Long Beach die Meisterschaftstabelle mit 98 Punkten Vorsprung an, aber ihnen war klar, dass sie in Long Beach Punkte einbüßen würden. „Wenn unsere schärfsten Titelkonkurrenten Luís Felipe Derani und Felipe Nasr gewinnen, müssen wir Platz 4 belegen, um die Führung bis zum Finale in Atlanta zu behalten", rechnete Taylor vor. Die Rechnung ging zwar auf, war aber wenig befriedigend für Acura und Wayne Taylor Racing.

> „Ich finde es verstörend, wie Magnussen fährt. Wir fahren für den gleichen Hersteller – aber ich kämpfe um den Titel. Das ist einfach nur dumm!"
>
> Whelen-Pilot Felipe Nasr

So richtig spannend waren nur die ersten 15 Minuten des Rennens: Beim Start katapultierte sich Albuquerque von Platz 5 kurzfristig auf Platz 2, nur um in Kurve 3 den zweiten Platz wieder an Chip-Ganassi-Pilot Kevin Magnussen abzugeben. In der Folge fiel Albuquerque auf Platz 4 zurück – und genau auf der Position kam auch Teamkollege Ricky Taylor ins Ziel. Nur 19 Punkte trennen die Meisterschaftsleader nun von den Verfolgern Nasr und Derani, die in Long Beach einen nahezu ungefährdeten Sieg einfuhren.

Chip-Ganassi-Pilot Kevin Magnussen presste sich zwar in Runde 8 mit einem harten Manöver an Markenkollege Felipe Nasr vorbei, doch zwei Runden später haute der Däne seinen Cadillac nach einem leichten Verbremser in Turn 1 in die Mauer. Dabei beschädigte er die rechte Frontpartie, dazu war die rechte Halterung des Heckflügels abgerissen. Der Unfall löste die einzige kurze Gelbphase des auf 100 Minuten angesetzten Rennens aus.

Nasr war wenig begeistert von der Aktion des Markenkollegen: „Ich finde es verstörend, wie Magnussen fährt. Wir starten für den gleichen Hersteller, aber ich fahre um die Meisterschaft! Das ist einfach nur dumm! Hätte ich nicht aufgemacht, dann hätte es richtig geknallt!"

Nach 20 Minuten war die Luft aus dem DPi-Rennen raus, die

Positionen waren bezogen, und weil keine Gelbphasen mehr kamen, vergrößerten sich über die Distanz nur noch die Abstände. Derani und Nasr siegten mit knapp 11 Sekunden vor Magnussen und van der Zande, Duval und Vautier komplettierten das Cadillac-Podium mit einem Rückstand von 15 Sekunden.

Bemerkenswert war einzig der Umstand, dass das Chip-Ganassi-Duo Magnussen und van der Zande das Rennen ohne Reparatur und mit halbseitig gelöstem Heckflügel zu Ende fahren konnte, und das auch noch mit einer ordentlichen Pace, die reichte, um Platz 2 zu verteidigen. „Da es in Long Beach keine wirklich schnellen Kurven gibt, hat die gebrochene Heckflügelhalterung fast keinen Unterschied gemacht", erklärte van der Zande nach dem Rennen.

Nasr und Derani zoomten sich mit dem dritten Sieg in den letzten vier Rennen wieder in den direkten Windschatten der Meisterschaftsführenden Albuquerque und Taylor. „Das war für uns ein nahezu perfektes Rennen, wir haben das ganze Wochenende dominiert – das passiert in der IMSA-Serie nicht so oft", so Derani nach dem Sieg. „Beim Finale in Road Atlanta müssen wir jetzt vor dem Acura von Wayne Taylor Racing ins Ziel kommen, um Meister zu werden. Wer hätte gedacht, dass wir nach dem bescheidenen Saisonstart am Ende noch um den Titel kämpfen?" Teamkollege Nasr, der das Team am Saisonende in Richtung Porsche verlässt, hat ebenfalls nur ein Ziel: „Ich will zum Abschied mit Cadillac den Titel holen!"

Acura-Teamchef Wayne Taylor beschwerte sich bei den BOP-Machern schon am Freitag darüber, dass Acura in Long Beach nicht konkurrenzfähig sei. Die Antwort war kühl, aber stichhaltig: die BOP für Acura sei die gleiche wie beim Rennen zuvor in Laguna Seca – wo der Acura von Wayne Taylor Racing siegte.

GT: Corvette-Duell um Sieg

Auch in der zweiten Werksklasse räumte der GM-Konzern beim 100-Minuten-Sprint von Long Beach gnadenlos ab: Nick Tandy and Tommy Milner siegten in der Corvette C8.R mit der Startnummer 4 vor den Teamkollegen Antonio García und Jordan Taylor

> „Tommy Milner hat mit seinem Überholmanöver die Grundlage für den Sieg gelegt. Als ich nach dem Stopp führte, war die Sache fast geritzt."
>
> Corvette-Pilot Nick Tandy

(#3). Die beiden Corvetten lieferten sich ein hübsches Duell um den Sieg, der größte Abstand betrug kurz nach dem einzigen Boxenstopp gerade mal schlappe drei Sekunden. Jordan Taylor konnte beim Start die Pole-Position in eine Führung ummünzen, doch Tommy Milner konnte er nicht abschütteln. In Runde 37 trickste Milner den Teamkollegen im Verkehr aus und überholte. „Wir hatten unterschiedliche Setups auf den beiden Autos, was wir normalerweise nicht machen", so Milner. „Wir hatten einen Vorteil beim Rausbeschleunigen aus Turn 6, die Teamkollegen waren etwas besser eingangs der Start-Ziel-Geraden. Jordan hatte beim Anbremsen von Kurve 6 etwas Mühe im Verkehr, und ich konnte unseren Beschleunigungsvorteil in das entscheidende Überholmanöver umsetzen."

Sieben Runden später bog Jordan Taylor zum einzigen Stopp ab und übergab an García, eine Runde später folgte die führende Corvette von Milner. „Uns war natürlich klar, dass wir alles daran setzen mussten, die Führung bei den Boxenstopps zu verteidigen", so Tandy, der die führende Corvette übernahm. „Tommy Milner hat mit dem Überholmanöver die Grundlage für den Sieg gelegt. Als ich nach dem Stopp knapp vor dem Schwesterauto herauskam, war die Sache fast geritzt." Tandy hatte drei Sekunden Vorsprung auf García und konnte den Spanier in den letzten 40 Rennminuten fast mühelos kontrollieren.

Durch den zweiten Saisonsieg in Folge von Tandy und Milner konnte das Duo den Rückstand in der Meisterschaft auf García und Taylor auf 160 Punkte verkürzen. Die GT-Rennwagen fahren im Gegensatz zu den DPi- ▷


IMSA

Nur noch 19 Punkte hinter dem WTR-Acura: Sieger Nasr und Derani


IMSA

Albuquerque (WTR) riskierte beim Start viel und lag kurz auf Platz 2



IMSA

Albuquerque und Taylor mussten sich in Long Beach mit Platz 4 begnügen



IMSA

Zweiter Sieg in Folge für die Corvette-Kutscher Tandy und Milner



Madison Snow und Bryan Sellers holten den ersten Lambo-Sieg seit dem IMSA-Lauf in Daytona 2020

MILLER RACING

Wagen vor dem Finale in Atlanta ein weiteres Rennen auf dem Virginia Raceway. „Wir haben nach dem vielen Pech in der ersten Saisonhälfte keine realistische Chance mehr, unsere Teamkollegen abzufangen", so Tandy. „Daher kämpfen wir jetzt nur um Siege – wir wollen die zwei letzten Rennen gewinnen!"

Der Porsche des WeatherTech-Teams von Cooper MacNeil und Mathieu Jaminet spielte in Long Beach keine Rolle. Amateurfahrer MacNeil verlor bis zum ersten und einzigen Boxenstopp knapp eine Minute auf die beiden Corvette – damit war das Rennen de facto gelaufen, und Jaminet ließ es im Finale eher ruhig angehen. „Wir hätten eine Gelbphase zum richtigen Zeitpunkt benötigt, um Plätze gutzumachen", erklärte WeatherTech-Teamchef Christian Ried nach dem Rennen.

Porsche holt GTD-Führung

Die GTD-Klasse war bei der Rückkehr der IMSA-Serie nach Long Beach nach der Corona-bedingten Pause – das Rennen 2020 wurde gecancelt – extrem stark besetzt: Mit 17 Fahrzeugen verbuchte die GT3-Klasse das zweitbeste Nennergebnis der Saison 2021. Es hätte ein turbulentes Rennen werden können, wenn der Lamborghini Huracán von Madison Snow und Bryan Sellers (Paul Miller Racing, #1) nicht so deutlich dominiert hätte.

Startfahrer Madison Snow münzte den besten Startplatz in die Führung um und konnte den Vorsprung sukzessive ausbauen, nach dem Stopp führte Teamkollege Sellers das GTD-Feld bereits mit einem Vorsprung von acht Sekunden an. Dahinter hatte sich der Vasser-Sullivan-Lexus dank eines späten Stopps von Platz 5 auf Position 2 verbessert, allerdings hatte das Team beim Nachtanken falsch gerechnet, was Jack Hawksworth zum maximalen Spritsparen verdammte.

Aus diesem Grund fiel der Lexus im letzten Renndrittel noch bis auf Platz 4 zurück. Damit rückten die Porsche-Piloten Laurens Vanthoor (mit Teamkollege Zach Robichon, Pfaff Motorsports, #9) und Patrick Long (mit Teamkollege Trent Hindman, Wright Motorsports, #16) auf die Plätze 2 und 3 auf.

Drama dagegen für die Meisterschaftsführenden Rob Foley und Bill Auberlen (BMW M6 GT3 von Turner Motorsports, #96): Foley verlor in Runde 16 die Kontrolle eingangs Turn 8, als er von Audi-Pilot Richard Heistand attackiert wurde. Der BMW-Pilot schlug in die Reifenstapel ein und fiel bis auf Platz 21 zurück, das Ziel sah man nur auf dem 16. Klassenrang. Foley und Auberlen fielen in der Meisterschaft auf Platz 4 zurück.

Das Porsche-Duo Vanthoor und Robichon führt die GTD-Wertung jetzt vor den Lambo-Piloten Snow/Sellers an. „Jetzt wollen wir unbedingt den Titel holen", gab sich Vanthoor mit Blick auf die letzten zwei Rennen kämpferisch. ■

IMSA-MEISTERSCHAFT

ZEHNTER IMSA-SAISONLAUF: LONG BEACH, KALIFORNIEN (USA)

Länge der Strecke: 3,167 Kilometer; **Renndistanz:** 78 Runden = 247,026 Kilometer; **Pole-Position DPi:** Felipe Nasr, DPi-Cadillac (#31): 1.11,620 min; **Pole-Position GTLM:** Jordan Taylor, Corvette C8.R (#3): 1.16,801 min; **Pole-Position GTD:** Madison Snow, Lamborghini Huracán (#1): 1.19,475 min; **Schnellste Rennrunde DPi:** Kevin Magnussen (#01): 1.12,661 min; **Schnellste Rennrunde GTLM:** Nick Tandy (#4) 1.17,315 min; **Schnellste Rennrunde GTD:** Bryan Sellers (#1) 1.20,138 min

	Klasse	Nr.	Fahrer	Team/Fahrzeug	Distanz/Rückstand
1.	DPi	#31	Nasr/Derani	Whelen Engineering-Cadillac-DPi	1:40.46,781 h
2.	DPi	#01	Magnussen/van der Zande	Chip Ganassi Racing-Cadillac-DPi	+10,952 s
3.	DPi	#5	Vautier/Duval	Mustang Sampling-Cadillac-DPi	+15,869 s
4.	DPi	#10	Albuquerque/Taylor	Wayne Taylor Racing-Acura-DPi	+50,566 s
5.	DPi	#55	Jarvis/Tincknell	Multimatic Mazda-DPI	+1.13,158 min
6.	GTLM	#4	Tandy/Milner	Pratt & Miller-Corvette C8.R	+3 Runden
7.	GTLM	#3	García/Taylor	Pratt & Miller-Corvette C8.R	+3 Runden
8.	GTLM	#79	MacNeil/Jaminet	WeatherTech-Porsche 911 RSR - 19	+4 Runden
9.	GTD	#1	Snow/Sellers	Paul Miller Racing-Lamborghini Huracán GT3	+5 Runden
10.	GTD	#9	Robichon/Vanthoor	Pfaff Motorsports-Porsche 911 GT3 R	+5 Runden
11.	GTD	#16	Hindman/Long	Wright Motorsports-Porsche 911 GT3 R	+5 Runden
12.	GTD	#14	Hawksworth/Telitz	Vasser Sullivan-Lexus RC F GT3	+5 Runden
13.	GTD	#39	Heistand/Westphal	CarBahn-Audi R8 LMS	+5 Runden
14.	GTD	#23	Gunn/De Angelis	Heart of Racing-Aston Martin Vantage GT3	+5 Runden
15.	GTD	#26	Aghakhani/Eidson	O'Gara Motorsport-Mercedes AMG GT3	+5 Runden
16.	GTD	#66	Bechtolsheimer/Miller	Gradient Racing-Acura NSX GT3	+5 Runden
17.	GTD	#88	Ferriol/Legge	Team Hardpoint-Porsche 911 GT3 R	+6 Runden
18.	GTD	#63	Braun/Mancinelli	Scuderia Corse-Ferrari 488 GT3	+6 Runden
19.	GTD	#76	McMurry/Farnbacher	Compass Racing-Acura NSX GT3	+6 Runden
20.	GTD	#27	James/Riberas	Heart of Racing-Aston Martin Vantage GT3	+7 Runden

IMSA-Meisterschaft: Neuigkeiten aus dem amerikanischen LMDh-Lager

IMSA LMDh: News-Update

Beim zehnten Lauf zur IMSA-Serie in Long Beach drehte sich alles um die Zukunft: Wer macht was in der neuen Topklasse LMDh – und mit wem?
Und in der Tat: Es gibt ein paar neue Details ...

Von: **Marcus Schurig**

Gut informierte Quellen wollen wissen, dass Dallara neben GM/Cadillac und BMW offenbar einen dritten Hersteller für die amerikanische LMDh-Topklasse aufgetan hat. Die Begeisterung im IMSA-Fahrerlager hielt sich jedoch auf seltsame Weise in Grenzen. Der mögliche Grund: Es könnte sich um Renault/Alpine handeln, die ja eigentlich schon im Rahmen des 24h-Rennens in Le Mans den Einstieg in die LMDh-Klasse bekannt geben wollten. Warum diese Ankündigung nicht passierte, ist nach wie vor ungeklärt. Es ist bekannt, dass das Signatech-Team dank reicher Förderer einen schnellen Werksdeal mit Renault/Alpine zusammenstecken wollte, entweder mit Dallara oder Oreca als Chassispartner, und offenbar mit einem Gibson-V8-LMP2-Triebwerk. Diese Rahmendaten deuteten darauf hin, dass das Paket zügig geschnürt werden sollte und Renault selbst kein großes Investment unternehmen würde.

Die Ankündigung in Le Mans kam nicht, aber nun berichten Zulieferer in Long Beach, dass Renault angeblich einen eigenen Motor für das LMDh-Projekt bauen wolle. Und offenbar hat man auch entschieden, dass Dallara der Chassispartner sein wird. Für IMSA sind das im ersten Schritt nur bedingt gute Nachrichten, denn weder Renault noch Alpine sind auf dem US-Markt präsent, was gegen Einsätze in Amerika spräche. Allerdings ist Renault mit Nissan (und neuerdings auch mit dem chinesischen Hersteller Geely) verbandelt. Das könnte bedeuten, dass der Renault eventuell etwa als Nissan in Amerika auftaucht – doch das ist im Moment reine Spekulation.

Bei Acura verdichten sich die Gerüchte, dass der neue 2,4-Liter-V6-Biturbo für die IndyCar-Serie auch im LMDh-Prototyp zum Einsatz kommen könnte, was auch mit Blick auf das Hybrid-Konzept Sinn macht. Last but not least deutet viel darauf hin, dass GM/Cadillac wieder mit dem bewährten V8-Triebwerk mit 90-Grad-Kurbelwelle antritt – und nicht auf das Corvette-Flatplane-Konzept setzt. ■



XPB

Alpine / Renault könnte bereits für 2023 ein LMDh-Auto mit Dallara machen

SPORTWAGEN-NACHRICHTEN

WEC BAHRAIN-NENNLISTE

Die Sportwagen-WM wird ihre Saison 2021 nach der Corona-bedingten Absage des Rennens in Fuji mit einem Doubleheader in Bahrain abschließen: Am 30. Oktober findet ein 6h-Rennen bei Tageslicht statt, eine Woche später steigt das Finale mit einem 8h-Rennen, das spät in der Nacht enden wird. Die WEC hat letzte Woche die Nennlisten veröffentlicht: In der Hypercar-Topklasse fehlt erwartungsgemäß das Glickenhaus-Team, sodass nur Alpine und Toyota bei den Finalläufen um die WM-Titel kämpfen. In der Topklasse trennen die beiden Toyota nur neun Punkte, in der GTE-Pro-Klasse sind Porsche (#92) und Ferrari (#51) um 15 Punkte getrennt. Der größte Punk wird in der LMP2-Klasse abgehen, wo die Top-Fünf-Teams innerhalb von 23 Punkten liegen. Für die beiden Finalrennen haben sich insgesamt 32 Teams aus vier Rennklassen eingeschrieben.

IMSA: GTD-PRO-INTERESSE

Im Gegensatz zur Sportwagen-WM hat die IMSA-Serie für 2022 die Tür für werksunterstützte Teams in der GT3-Klasse geöffnet, wo nur Pro-Fahrerpaarungen an den Start gehen werden. Das Lexus-Team Vasser-Sullivan hat nun bestätigt, dass sie einen Lexus RC F GT3 in der Pro-Klasse bringen werden. Es wird erwartet, dass Corvette zwei C8.R einsetzen wird, dazu könnte das Rahal-Team zwei BMW M4 GT3 nennen. Zwei Porsche-Teams (Pfaff Motorsport und Hardpoint) evaluieren ebenfalls Einsätze in der GTD-Pro, ebenso ein Lamborghini-Team. Damit könnten 2021 bis zu acht GT3-Autos in der neuen GTD-Pro-Klasse starten.

ASTON MARTIN OHNE KING

David King verlässt Aston Martin. Der Brite war seit vielen Jahren als Leiter der Special Vehicle Operations bei Aston Martin für die Motorsportaktivitäten des britischen Sportwagenherstellers zuständig. Nach der Übernahme von Aston Martin durch den kanadischen Finanzmogul Lawrence Stroll stieg Aston Martin aus der GTE-Pro-Klasse aus, außerdem wurden die Gedankenspiele zum Thema Langstreckentopklasse



begraben. Dem Vernehmen nach hatte King beim NLS-Sieg von Aston Martin am Nürburgring seinen letzten offiziellen Auftritt.

ZÄHE E-FUEL-DISKUSSIONEN

Der Technikausschuss des ADAC Nordrhein versucht weiterhin, das Thema E-Fuels auf der Nordschleife voranzutreiben. Derzeit verlaufen die Diskussionen aber zäh. Man ist unter anderem an Total gebunden, die einen Vertrag mit dem Nürburgring haben. Beim Zusammentreffen der Technical Working Group (TWG) der Hersteller am Freitagabend wurde das Thema erneut besprochen, aber noch kein Plan ausgearbeitet – obwohl das Ziel darin bestand, 2022 beim 24h-Rennen mit E-Fuels zu fahren.

PORSCHE: CUP-DEBÜT IN NLS

Porsche setzte beim achten NLS-Lauf zum ersten Mal das neue Porsche Cup-Auto (992) im Renntrimm ein. Ab 2022 soll es auch in Kundenhand für die Langstrecke einsatzbereit sein. Marco Holzer und Uwe Alzen saßen hinterm Steuer. Die Änderungen für die Grüne Hölle fallen moderat aus. Dazu gehören eine Abgasanlage, die den strengeren Geräuschanforderungen gerecht wird, ein modifiziertes Tankbefüllungssystem sowie weichere Federraten und kleine Zusatzflügel für die Frontpartie.



Obenauf: Kalle Rovanperä gewann die beiden letzten Schotterrallyes

ROESELER

Zurück im Flugmodus

Nirgends heben die WM-Asse mit ihren World Rally Cars öfter ab als beim prestigeträchtigen Mächtigkeitsspringen in Finnland. Kurios: Nie war der WM-Klassiker kürzer und das Teilnehmerfeld kleiner als bei der 70. Jubiläumsausgabe. Sieganwärter gibt es dennoch reichlich.

Von: **Reiner Kuhn**

Die Jagd über unzählige Sprungkuppen und entlang der sprichwörtlichen 1000 Seen gilt als Saisonhighlight. Seit Gründung der WM im Jahr 1973 fehlte der Schotterlauf nur zweimal im Kalender: 1995 wegen der zwischenzeitlichen FIA-Rotation und im Frühsommer 2020 aufgrund der Pandemie.

Eine Premiere ist der Oktober-Termin, mit dem die Veranstalter sicherstellen wollten, dass die Zuschauer das spektakuläre Mächtigkeitsspringen am Streckenrand verfolgen können. Die Teams müssen sich dadurch auf kühlere Temperaturen sowie den einen oder anderen Regenschauer einstellen.

Als Favorit gilt das nur 15 Kilometer vom Serviceplatz beheimatete und seit seiner WM-Rückkehr 2017 in Finnland immer siegreiche Toyota-Team. Bei den Buchmachern besonders hoch gehandelt wird Kalle Rovanperä, der nach dem Sprungfestival in seiner Wahlheimat Estland auch in Griechenland siegte. Dessen Werkskollegen WM-Leader Sébastien Ogier und den Tabellenzweiten Elfyn Evans sollte man allerdings ebenso auf der Rechnung haben wie den neben Toyota-Werksjunior Takamoto Katsuta in einem fünften Yaris WRC in die Topliga zurückkehrenden Finnland-Sieger von 2017, Esapekka Lappi.

Siegt diesmal Hyundai?

Auch das Hyundai-Trio weiß, wie man in kürzester Zeit durch die finnischen Wälder fliegt. Craig Breen und Thierry Neuville standen schon auf dem Podium, Ott Tänak gewann die beiden vergangenen Ausgaben 2018 und 2019, allerdings im Toyota.

Der Zeitplan wurde für die Jubiläumssause ebenso komprimiert wie die Route. Der Shakedown findet am Freitagmorgen statt, ab nachmittags folgen 1059 Gesamtkilometer mit 19 Wertungsprüfungen über insgesamt 287,11 WP-Kilometer. Einzig der Sonntag bleibt mit der doppelten Schleife über die traditionsreichen Prüfungen von Laukaa und Ruuhimäki unverändert.



ROESELER

Chance auf einen Hattrick: Tänak

Das Teilnehmerfeld ist mit 43 Teams überraschend übersichtlich. Die Spitze bilden zehn World Rally Cars der neuesten Generation. Von den 28 Teams in der zweiten Liga gehen acht in der WRC2 an den Start und 14 in der für Privatfahrer reservierten WRC3. Erstaunlich gering ist das Interesse der einheimischen Aktiven: Nur fünf der zehn Nicht-Prioritätsfahrer kommen aus Finnland. ■

WM-NACHRICHTEN

PAUSE FÜR LOUBET

Nach einer enttäuschenden Saison im privat eingesetzten Hyundai i20 WRC pausiert der ehemalige WRC2-Champion Pierre-Louis Loubet in Finnland und hofft, sich bei den beiden abschließenden Asphaltläufen besser in Szene setzen zu können.

LAPPI-GASTSTART ALS LATVALA-KOPIE

Der Auftritt von Esapekka Lappi in einem von RTE Motorsport genannten fünften Yaris WRC gleicht jenem von Jari-Matti Latvala in Schweden 2020. Auch damals fungierte das Privatteam des jetzigen Toyota-Teamchefs als Einsatzteam. Das World Rally Car wurde aber wie auch am kommenden Wochenende vom finnischen Werksteam eingesetzt und betreut.

WRC2: ALLES ODER NICHTS FÜR ÖSTBERG

Dass WRC2-Tabellenführer Andreas Mikkelsen (Skoda) auf die finnische Hochgeschwindigkeitsjagd verzichtet und stattdessen beim portugiesischen EM-Lauf rund um Fafe startet, macht die Aufgabe für Mads Östberg (Citroën) nur bedingt einfacher. Will er seinen Titel verteidigen, muss er gewinnen. Doch mit Jari Huttunen und Oliver Solberg (beide Hyundai) sowie Teemu Suninen und Nikolay Gryazin wollen mindestens vier seiner sieben Wettbewerber ebenfalls den prestigeträchtigen Sieg in der zweiten Liga.

WRC3: OHNE DIE TITELASPIRANTEN

In der mit 14 Teams besetzten WRC3 glänzen neben den Titelkontrahenten Yohan Rossel (Citroën) und Kajetan Kajetanowicz (Skoda) auch deren Verfolger Nicolas Ciamin und Chris Ingram mit Abwesenheit. Zu groß scheint der Respekt vor den neun Lokalhelden, allen voran dem am Wochenende erneut zum Meister gekürten Emil Lindholm und dessen Skoda-Kollegen Teemu Asunmaa und Mikko Heikkilä. ■ RK



Im grünen Bereich: In der Rallye-EM steht Mikkelsen kurz vor dem Titelgewinn

ERC

Rallye-EM

Vorentscheidung in Fafe

Zeitgleich mit dem WM-Lauf in Finnland sind die EM-Akteure in Portugal aktiv. Im Mittelpunkt Andreas Mikkelsen, dem auf den Prüfungen rund um Fafe der vorzeitige Titelgewinn gelingen könnte.

Von: **Reiner Kuhn**

Andreas Mikkelsen führt sowohl in der WRC2 als auch der Rallye-EM die Tabelle an. Doch seine vollmundige Ankündigung zu Jahresbeginn, er wolle nicht nur jede Rallye, bei der er antritt, gewinnen, sondern auch beide Serien dominieren, ging nicht auf.

Während der Norweger in der zweiten WM-Liga bei drei von sechs Starts obenauf war, dauerte es in der kontinentalen Topliga bis zum fünften Lauf auf den Azoren, bis der 32-Jährige erstmals triumphieren konnte.

Doch da sein ärgster EM-Widersacher, Titelverteidiger Alexey Lukyanuk, in dieser Saison schon zweimal patzte, könnte Mikkelsen am Wochenende mit einem Sieg bei der Rallye Serras de Fafe den ersten Titelgewinn klarmachen. Aber neben dem ungestümen Russen wollen das nicht nur die EM-Asse Efren Llarena, Norbert Herczig, Yoann Bonato, Nil Solans, Umberto Scandola oder Erik Cais verhindern, sondern auch Hyundai-Werkspilot Dani Sordo, der bei seinem EM-Debüt im MRF-i20 auf den Azoren auf Anhieb Zweiter wurde und in Fafe schon 2019 im Hyundai-Kundensportmodell gewinnen konnte. Dem nicht genug, trifft die kontinentale Elite beim sechsten von acht EM-Läufen auf die versammelten Lokalhelden aus der portugiesischen Meisterschaft, darunter Tabellenführer und Vorjahressieger Armindo Araújo oder Bruno Magalhães, der die Schotterstrecken aus dem Effeff kennt und in Fafe schon dreimal siegte.

An zwei Tagen stehen 16 Prüfungen über insgesamt 197,04 WP-Kilometer auf dem Programm. Sollte Mikkelsen der Befreiungsschlag nicht gelingen, hat er noch eine Chance beim Asphalt-Lauf in Ungarn, bevor er sich dann erneut entscheiden müsste. Denn auch die finalen Läufe in Monza (WM) und auf Gran Canaria (EM) Ende November überschneiden sich. ■

Rallye-WM

Beifahrer-Rochaden

Drei Werksjunioren tauschen vor Finnland ihre Copiloten aus. Unter anderem wechselt Aaron Johnston von Oliver Solberg nun an Takamoto Katsutas Seite.

Nach dem WM-Lauf in Griechenland stellten sich innerhalb von nur zehn Tagen gleich drei Werksjunioren neu auf. Zuerst tauschte M-Sport-Pilot Adrien Fourmaux seinen Co Renaud Jamoul gegen Landsmann Alexandre Coria, bisher Beifahrer von WRC3-Tabellenführer Yohan Rossel.

Spannender noch der Wechsel von Aaron Johnston: Kaum hatte Hyundai-Nachwuchsstar Oliver Solberg nach dreijähriger Zusammenarbeit die Trennung bekannt gegeben, holte sich Toyota-Junior Takamoto Katsuta den Iren ins Toyota-Yaris-Cockpit.

Solberg spannt derweil mit dem Briten Craig Drew zusammen, den er aus gemeinsamen Zeiten im Team von Subaru Motorsports USA kennt. Noch ist offen, ob die Teams so auch nach Finnland zusammen bleiben. ■ RK



HYUNDAI

Blitzwechsel: Beifahrer Johnston (l.) wechselt von Solberg (r.) zu Katsuta

International

Block wechselt zu Audi

US-Actionheld Ken Block dockt bei Audi an und soll für die Ingolstädter künftig Projekte im Bereich der Elektromobilität promoten.

Ken Block hat sich seit 2005 als Rallye- und Rallycross-Pilot einen Namen gemacht. Berühmt ist der 53-jährige US-Amerikaner aber vor allem für seine aufwendig produzierten Gymkhana-Videos, in denen er zuerst Rallyemodelle von Subaru und später diverse Ford-Boliden am Limit bewegt.

Durch die neue Partnerschaft mit Audi schließt sich für Ken Block nach eigener Aussage ein Kreis: „Audi ist die Marke, die meine Leidenschaft für den Motorsport entfacht hat. Ich freue mich darauf, dieses neue Kapitel zu beginnen. Die Zukunft gehört der Elektromobilität“, lässt sich PR-Profi Block zitieren.

„Gemeinsam werden wir innovative Projekte entwickeln und die Grenzen der Elektromobilität verschieben“, verspricht der Youtube-Star. „Ich liebe alles, was mich schneller macht. Das können Elektroautos.“ ■ RK



AUDI

Will mehr als nur ein paar neue Action-Clips realisieren: Ken Block bei Audi

2021 nur knapp am EM-Podest vorbei: Lokalheld Ricardo Moura

Rallyefahren im Paradies

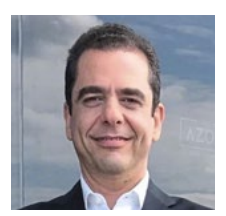
Kein anderer EM-Lauf fasziniert die kontinentale Elite mehr als die mitten im Atlantik ausgetragene Rallye Azoren. Was kaum einer weiß: Auf dem Archipel gibt es eine florierende Szene samt Meisterschaft.

Von: **Reiner Kuhn**

Dani Sordo staunt. „Ich hatte ja einiges gehört. Aber jetzt, da ich das erste Mal hier war, bin auch ich von den einmaligen Schotterpisten, der spektakulären Landschaft und der faszinierenden Natur begeistert.“ Der Hyundai-Werkspilot ist nicht allein. Fahrerkollegen wie Mikkelsen, Meeke, Hänninen oder auch Markko Märtin, der die Azoren Rallye im Jahr 2000 im Subaru gewann, schwärmen vom Rallyeparadies mitten im Atlantik.

Auch Armin Kremer, 2002 im Ford Focus WRC nur knapp von Rui Madeira geschlagen, gesteht: „Die Gastfreundschaft und das tolle Essen sind auch ein Grund, warum ich gerne zurückkehre“, so der Mecklenburger. „Meist helfe ich jüngeren Fahrern wie Marijan Griebel bei dieser kniffligen Rallye. Ohne präzisen Aufschrieb geht hier nichts. Mitunter fängt es bei herrlichem Sonnenschein heftig an zu schütten, und man sieht im dichten Nebel gerade noch über die Motorhaube. Ein paar Kilometer weiter strahlt dann wieder die Sonne, eine echte Herausforderung.“

Rui Moniz, Organisationsleiter des spektakulären EM-Laufes, weiß um diese Faszination. Für ihn wichtig: Die Bevölkerung steht hinter der größten Veranstaltung des Archipels, die in diesem Jahr zum 55. Mal ausgetragen wurde. „Die Menschen hier lieben den Rallyesport“, sagt der 48-Jährige, der wie alle Mitarbeiter ehrenamtlich tätig ist.



„Die Menschen hier lieben den Rallyesport. Auf den Azoren ziehen alle an einem Strang.“

Rallye-Veranstalter Rui Moniz

Beim EM-Lauf seien über 700 Leute im Einsatz. zusätzlich stellt die Regionalregierung unentgeltlich Polizei, Feuerwehr und Ambulanzen. „Alle ziehen an einem Strang“, freut sich Moniz, „angefangen bei den Zuschauern, die nach dem Spektakel ihren Müll entsorgen, bis zu den Bauern, die zweimal im Jahr gerne einige Stunden warten, bis sie auf ihrem angestammten Weg wieder zu ihren Feldern fahren können, wenn dadurch der Tourismus angekurbelt wird. Es geht nur zusammen.“

Das gilt auch für die Finanzierung: Nachdem die angeschlagene Fluglinie SATA Airlines ausgestiegen ist und auch der Tourismusverband unter den Pandemie-Folgen leidet, sind es mehrere kleinere Partner wie die portugiesische Telefongesellschaft MEO, die den EM-Lauf unterstützen. Schon jetzt sei klar: Der neue EM-Promoter respektiert den laufenden Vertrag, sodass die EM-Saison 2022 Ende März auf den Azoren beginnen soll.

Wer bis dahin nicht warten will, sollte sich die regionale Meisterschaft anschauen. Rund 40 Teams fahren bei sieben unterschiedlichen Rallyes – drei Mal Schotter und vier Mal Asphalt – auf fünf verschiedenen Azoren-Inseln ihren Meister aus. ■



NICO MEYER

Wasser ist allgegenwärtig: Mitunter gießt es urplötzlich in Strömen



KUHN

Das passt: Spektakuläre Landschaft, toller Sport, begeisterte Zuschauer



Alleskönner
50 Ausgaben MOTORSPORT AKTUELL
frei Haus plus Extra Ihrer Wahl sichern!
JET Gutschein
in Höhe von €30
www.jet-tankstellen.de
JET
Schlauer ist das.
FÜR SIE ZUR WAHL
€ 30 JET-Gutschein
• Bequem shoppen und tanken
• Gilt deutschlandweit in allen JET-Stationen
• Wert: 30,– €
Ohne Zuzahlung
1022
MANNESMANN Steckschlüsselsatz
• 130-teiliger Steckschlüsselsat
• Aus Chrom-Vanadium-Stahl
• Mit praktischem Tragekoffer
Zuzahlung: 1,– €*
1082
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, Leuschnerstr. 1, 70174 Stuttgart, Handelsregister: Stuttgart HRA 9302

Gruppe-B-Spektakel: Mouton/Pons auf ihrem Weg zum ersten WM-Erfolg

Maximum Mouton

MCKLEIN

Michèle Mouton war die erste Frau, die einen Lauf zur Rallye-Weltmeisterschaft gewann. 1981 siegte sie mit Fabrizia Pons bei der Rallye Sanremo, zugleich Audis erster Erfolg in der Marken-WM – ein Meilenstein im Rallyesport.

Von: **Dirk Johae**

Das Gerede war Michèle Moutons größter Gegner: Am Ende hätten allein die Überlegenheit des Quattro und die gestrauchelten Mitstreiter die Rallye entschieden. „Wenn ein Mann gewinnt, dann fragt auch kein Mensch danach, wer von den Spitzenfahrern nicht ins Ziel kam", konterte Michèle Mouton selbstbewusst. Tatsächlich entwickelte sich diese Sanremo zum Favoriten-Grab. Moutons hoch favorisierten Teamkollegen Hannu Mikkola erwischte es gleich auf der zweiten WP – Probleme mit der Benzineinspritzung.

Defekte und Übermut

Der Finne fand sich trotz Aufholjagd mit 30 Bestzeiten nach 59 WPs abgeschlagen auf dem vierten Platz wieder. Weltmeister Walter Röhrl scheiterte nach Führung auf dem Asphalt an einer Antriebswelle seines Porsche 911 SC. Da lagen aber Mouton/Pons bereits vorn, nachdem sie den italienischen Nachwuchsstar Michele Cinotto im privaten Quattro in einen Fehler gehetzt hatten. Der 22-Jährige führte ein echtes Driftspektakel auf, feuerte den Allradler aber dann ungestüm ins Aus. Ari Vatanen im Ford Escort begann, die Französin zu jagen. Mouton hatte zwei Minuten ihres Vorsprungs wegen eines Steins eingebüßt, der sich in der Bremszange hinten links verkeilte. Die Blockade meuchelte zudem die Antriebswelle. Mit Dreiradantrieb wurde der Quattro zur stumpfen Waffe.

> „Einige Kollegen freuten sich mit mir, wenn ich gut war. Andere schauten mich lange Zeit gar nicht an."
>
> Michèle Mouton

„Da gehen einem unheimlich viele Gedanken durch den Kopf, was alles passieren kann", beschrieb Michèle Mouton die entscheidende Phase der Rallye. „Deshalb habe ich auch auf den ersten Kilometern meinen Rhythmus nicht gleich gefunden." In ihrer Kolumne für sport auto


MCKLEIN

Geschenk des Vaters: Michèle Mouton im Alpine A110


MCKLEIN

„Blasen an den Händen": Im Fiat 131 Abarth bei der Monte 1980



MCKLEIN

Monte 1980: Die Damensieger Mouton/Conconi (obere Reihe 3. und 4. v.l.) auf dem Dach vom Fiat 131 Abarth der Gesamtsieger Röhrl/Geistdörfer

verriet sie, wie nervös sie damals war. In der Nacht hatte sie schlecht geschlafen. Um sich zu beruhigen, fuhr sie die erste Prüfung der Nachtetappe nachmittags zuvor noch einmal ab.

Im Wettbewerb war Vatanen jedoch schneller. Bei einer Zwischenmessung lag er mit vier Sekunden vorn. Dann checkte der Finne mit dem RS im Stil eines Eishockeyspielers eine Steinmauer. Er verbog die Spurstange seines Ford und rutschte mit einem Reifendefekt auf den siebten Platz ab. Mouton konnte aufatmen: „Da brauchte ich bei einem Vorsprung von über drei Minuten nichts mehr zu riskieren.“ Schnellster Verfolger war nun Nachwuchsstar Henri Toivonen, der sich trotz des wendigen Sunbeam Talbot Lotus aber deutlich geschlagen geben musste: Rückstand 3.25 Minuten.

Der Coup der Damen

Keines der Topteams schlich sich ohne Probleme durch diese Sanremo mit insgesamt 703,76 Kilometern. Den 25 Jahre alten Toivonen bremsten Technik und Physis hinter Mouton ein: Auf eine unwillige Benzinpumpe folgte ein Felsen-Treffer auf der Fahrerseite, Toivonens eskalierende Rückenschmerzen hielten Michèle Mouton den Rücken frei.

Der erste WM-Sieg einer Frau war alles andere als ein entspannter Quattro-Ausflug durch Ligurien und in die Toskana. Ihr einziger Start dort lag fünf Jahre zurück. Vor ihrer ersten WM-Saison kannte die Audi-Werksfahrerin außerdem nur die Monte und die Korsika-Rallye, wo sie 1973 ihre Karriere startete. Ihr Vater, ein Immobilienhändler aus der Parfümstadt Grasse, hatte ihr eine Alpine A110 1600 vor die Tür gestellt. Seinen eigenen Traum von einer Rallyekarriere sollte jetzt die Tochter verwirklichen.

Und die junge Französin erfüllte die Hoffnungen: 1976 brachte sie zum ersten Mal den Damenpokal von der Rallye Monte Carlo mit nach Hause. Drei weitere sollten folgen. Aber solche Sonderwertungen interessierten die ehrgeizige Fahrerin nie. Schließlich bekäme der beste Mann auch keinen Extrapokal. Ihr Ansporn war, sich mit den besten Fahrern im Gesamtklassement zu messen. Dabei kannte Mouton ihren Stellenwert: „Ich kann an einem bestimmten Tag Mikkola schlagen oder Blomqvist oder Röhrl, und zwar wenn ich einen blendenden Tag habe, die Jungs aber nicht so toll in Form sind.“ Bei der Rallye Sanremo 1981 war solch ein Tag. Mitten in den Siegestaumel platzte jedoch die Nachricht, dass Moutons Cousine bei einem Fallschirmsprung in Los Angeles abgestürzt war.

Tragödie statt Titel

Ein weiteres persönliches Schicksal sollte für Michèle Mouton in der Folgesaison eine entscheidende Rolle spielen. Mit drei Gesamtsiegen im Quattro (Portugal, Griechenland und Brasilien) eröffnete sie sich die Chance auf den Weltmeistertitel. Aber auf dem Weg dorthin ließ sie mit zwei Ausfällen jeweils durch einen Unfall wertvolle Punkte liegen. Beim vorletzten Lauf, der Rallye Elfenbeinküste, sollte die Entscheidung um den Fahrertitel fallen.

Zwei Tage vor dem Start der Rallye war ihr Vater in der Heimat verstorben. Ein Verzicht auf den Start und damit ein Herschenken des Titels entsprach nicht ihrem Naturell. Außerdem wollte sie ihrem größten Förderer das schönste Geschenk machen. „Er hätte es nicht anders gewollt, ihm habe ich alles zu verdanken“, sagte sie. Ab der vierten Zeitkontrolle hatte Mouton die Führung bei der 5000 Kilometer langen Marathonrallye in Afrika behauptet. Dann zog Röhrl gleich, die Audi-Pilotin verlor die Nerven und strandete im afrikanischen Unterholz. Röhrl im Opel Ascona gewann und war Weltmeister.

Aber auch ohne WM-Titel blieb Michèle Mouton eine leidenschaftliche Kämpferin – für Frauen im Motorsport, als Botschafterin für den Rallyesport und aktuell als Sicherheitsbeauftragte der FIA in der Rallye-WM. Ihre Zeit bei Audi schloss sie mit ihrem Sieg beim US-Bergrennen Pikes Peak ab. Dann wechselte die Französin zu Peugeot und gewann 1986 die Deutsche Meisterschaft, ebenfalls als bislang einzige Frau. Aber der Erfolg bei der Sanremo blieb ihr wichtigster Meilenstein. ■

FRAUEN IM RALLYESPORT

DIE ÄRA VOR MOUTON

Vor dem WM-Erfolg von Michèle Mouton und Fabrizia Pons steht eine lange Historie von Frauen im Rallyesport. Alles begann in den Roaring Twenties mit der zunehmenden Emanzipation in Europa. 1927 schrieben die Organisatoren der Rallye Monte Carlo zum ersten Mal einen Coupe de Dames für das beste Damenteam aus. Zwei Jahre später feierte die Rallye Paris Saint Raphaël Féminin Premiere, die bis in die 80er-Jahre ausgetragen wurde. Die erste Frau, die sich dauerhaft in der internationalen Rallye-Elite behaupten konnte, war Pat Moss, die Schwester von Rennlegende Stirling Moss, die 1963 den erfolgreichen Saab-Werksfahrer Erik Carlsson heiratete. Mit einem ähnlichen Selbstbewusstsein wie später Michèle Mouton stellte sie sich dem Wettbewerb mit der männlichen Konkurrenz. Für größtes Aufsehen sorgte sie 1960 mit ihrem Gesamterfolg bei der Marathon-Rallye Lüttich-Rom-Lüttich mit einem Werks-Austin-Healey 3000. 1962 bescherte sie mit ihrem Gesamterfolg bei der Tulpen-Rallye einem Mini Cooper den ersten EM-Sieg. Im Jahr darauf wechselte Pat Moss ins Saab-Werksteam und fuhr später auch noch für Lancia Corse. Zeitgleich wie Pat Moss machte auch die junge Schwedin Ewy Rosqvist auf sich aufmerksam. Mit einem Volvo gewann sie 1959 den ersten europäischen Rallye-Damen-Cup vor Pat Moss. 1962 feierte Rosqvist im Werks-Mercedes den Gesamtsieg beim Großen Straßenpreis von Argentinien. Beide waren wichtige Wegbereiterinnen und Vorbilder für Frauen im Motor- wie im Rallyesport.



MCKLEIN

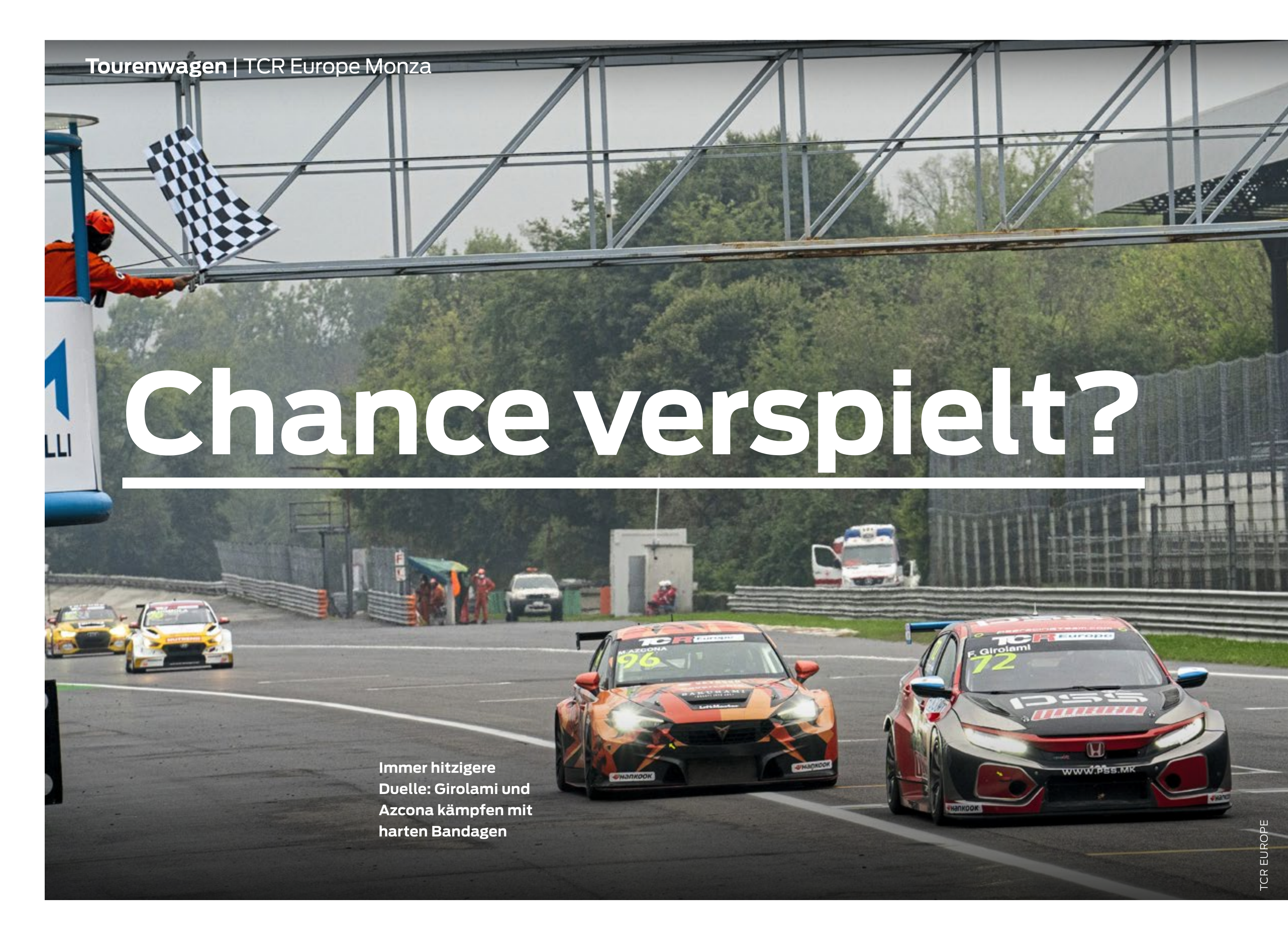
Pionierin: Ewy Rosqvist



MCKLEIN

Powerfrau: Pat Moss-Carlsson

Chance verspielt?



Immer hitzigere Duelle: Girolami und Azcona kämpfen mit harten Bandagen

TCR EUROPE

Franco Girolami (Honda) schien nach einem Doppelsieg der große Triumphator von Monza und vor allem voll im Titelrennen zu sein. Doch eine nachträgliche Strafe kostete sowohl den Sonntags-Sieg als auch vermutlich die Meisterschafts-Chance.

Von: **Michael Bräutigam**

Das einst von so viel Respekt geprägte Duell zwischen Tabellenführer Mikel Azcona (Cupra) und seinem ersten Verfolger Girolami ist längst nicht mehr so harmonisch. „Was er abzieht, ist jenseits des sportlichen Reglements“, wettert Azcona, der nach den Rennen in Monza einige Kampfspuren des PSS-Honda an seinem Volcano-Cupra finden kann. Dazu kommt, dass Girolami sich mit allen legalen und nahe an der Grenze zur Illegalität grenzenden Tricks zur Wehr setzt. Stichwort: Zickzackfahren. Im Samstagsrennen von Monza konnte Girolami sich von der Pole-Position nahezu ungefährdet Richtung Sieg absetzen. Azcona war vom siebten Startplatz nicht so raketenhaft gestartet wie schon gesehen und musste sich Platz um Platz vorkämpfen.

Schmutzige Tricks

Als der Spanier auf P2 lag, schien Girolami bereits durch, doch dann streute er ausgangs der Ascari-Schikane eine kleine Offroad-Einlage ein, und Azcona bekam doch noch seine Chance. Im harten Duell mit mehreren Feindkontakten zuckte Girolami immer wieder von der Ideal- auf die Kampflinie und zurück, was ihm letztlich den Sieg brachte.

„Ich verstehe ihn, er wollte den Sieg für die Meisterschaft, aber wenn wir uns auf der Geraden berühren, ist das zu viel für mich“, befand Azcona. „Es gab eine Berührung, aber das gehört dazu“, entgegnete Girolami, der mit den vollen 60 kg Erfolgsgewicht eigentlich gar nicht zu den großen Favoriten gezählt hatte und entsprechend jubelte. „Ich freue mich wirklich, wirklich sehr fürs PSS-Team. Wir haben trotz des Gewichts eine großartige Show abgeliefert.“

> „Er sucht immer nur den Kontakt und versucht, mich von der Strecke zu drängen. Jeder Fahrer kennt diese dreckigen Tricks.“
>
> Mikel Azcona

Besagte Show ging am Sonntag in die nächste Runde. Auf noch leicht feuchter Strecke startete das gesamte Feld zwar auf Slicks, doch ein bisschen rutschiger als im komplett trockenen Samstagslauf war es halt doch. Den besten Start erwischte Girolami, der sich vom zehnten Startplatz des Reversed Grid bereits nach dem Gerangel der ersten Schikane auf P4 wiederfand. Damit lag er schon direkt hinter Azcona, der vom vierten Startplatz aus Mat'o Homola (Hyundai) hinter sich bringen konnte und sich ebenfalls verbesserte.

Am Ende der ersten Runde touchierte Azcona den Peugeot von Jimmy Clairet, wodurch nicht nur er, sondern auch Girolami am Franzosen vorbeikamen. Damit lag nurmehr der aus der Reversed-Pole gestartete Nicolas Baert (Audi) vor den beiden Titelkontrahenten. Er war es auch, der die vermeintlich rennentscheidende Szene auslöste: Ein Verbremser in der zweiten Schikane sorgte dafür, dass er am Kurvenausgang extrem an Schwung verlor. Weil aber gelbe Flaggen geschwenkt wurden, ging Azcona vom Gas und überholte den Belgier nicht.

Strafe für beide

Girolami kam mit Überschuss an und kassierte den Spanier für P2. Und weil danach seitens der Rennleitung keine Untersuchungen bekannt gegeben wurden, schien Girolami auch erst nach Passieren der grünen Flagge vorbeigeschlüpft zu sein.

Statt für Girolami ploppte dafür aber eine Strafe für Azcona auf: fünf Sekunden für die Kollision mit Clairet. Damit schien das Pendel endgültig wieder

Richtung Girolami auszuschlagen, der sich wie Azcona an Baert vorbeigeschoben hatte. Noch bevor die Strafe ausgesprochen wurde, ging das Duell auf der Strecke in die nächste Runde. Wieder berührten sich die Autos und wieder war Azcona alles andere als glücklich: „Immer wenn ich ein Manöver starte, sucht er nur den Kontakt und versucht, mich von der Strecke zu drängen. Jeder Fahrer kennt diese dreckigen Tricks, aber normalerweise hält man sich mit so was zurück."

Azcona: Finale oder nicht?

Während die Rennleitung keine Strafe für „Doppelsieger" Girolami aussprach, hatte Azconas Team Volcano Motorsport aber noch das Überholmanöver vom Beginn des Rennens im Fokus. Denn man war sich ziemlich sicher, dass Girolami den Spanier unter Gelb überholt hatte – und legte Protest ein. Nach eingehender Prüfung kamen die Stewards zu dem gleichen Schluss und sprachen eine nachträgliche 30-Sekunden-Strafe aus. Statt voller 40 Punkte gab es eine Nullrunde, weil ihn die Strafe bis auf Platz 19 zurückwarf. Azcona, der nach seiner Strafe zunächst auf P5 gewertet worden war, rutschte wieder auf den vierten Platz vor. Homola, der mit dem sichtbar schlechtesten Topspeed überhaupt keine Chance zu haben schien, kam so zum Sieg wie die Jungfrau zum Kind.

In der Meisterschaft ist die nachträglich verhängte Strafe die praktische Vorentscheidung. Unter Einberechnung der Streichergebnisse liegt Azcona vor dem Finale 60 Punkte vor Girolami. Maximal sind zwar 90 Punkte pro Wochenende zu vergeben, doch dass Azcona ausgerechnet bei seinem Heimspiel in Barcelona patzt, scheint unwahrscheinlich. Dazu kommt, dass Girolami weiter maximale Zuladung mitschleppen muss, während Azconas Quali-Schwäche – ob gewollt oder nicht – ihm eine gewisse Marscherleichterung beschert.

Nun gilt nur noch final zu klären, ob Azcona überhaupt starten wird, denn am gleichen Wochenende fährt die WTCR in Most. Weder Azcona noch Cupra haben sich bisher verbindlich geäußert, doch bis zuletzt hieß es immer, dass ein möglicher Titel wohl Vorrang habe. ■



TCR EUROPE

Rege Diskussion: Franco Girolami (l.) und der wenig amüsierte Mikel Azcona



TCR EUROPE

Aus 2 mach 1: Homola erbte nach der Girolami-Strafe den Sonntags-Sieg

AUS DEM FAHRERLAGER

FÜNF NEUE GESICHTER

In Monza standen als Gaststarter nicht weniger als fünf TCR-Europe-Debütanten am Start. Zu den 21 Stammfahrern und den „Wiederholungstätern" Gustav Birch (Peugeot) sowie Lukas Stolarczyk (Audi) gesellten sich Damiano Reduzzi (Hyundai) als einer der Frontrunner in der TCR Italien, die zwei Cupras des RC2 Junior Teams für Sergio López und Rubén Fernández sowie die vom Hornák-Aditis Racing Team eingesetzten Audis von Bartosz Groszek and Petr Cížek. Weil auch Stammfahrer Evgeni Leonov nach seiner Pause am Nürburgring wieder ins Cockpit des zweiten Volcano-Cupras zurückkehrte, wuchs das Feld auf insgesamt 28 Fahrzeuge an – ein neuer Saisonrekord.

NUMMER 10 VERLOREN

Seit die TCR Europe im Jahr 2018 zu einer eigenständigen Serie wurde, hatte Viktor Davidovski, gleichzeitig Teamchef und Fahrer im Honda-Team PSS Racing, eigentlich immer die Startnummer 10. Auch das Team-Branding ist voll auf „VD10" ausgelegt. Da wundert es, dass er in diesem Jahr die Startnummer 110 auf dem Auto trägt. Der Grund ist jedoch ganz einfach: Die „10" gehört in der Saison 2021 Niels Langeveld, der zwar neu in der TCR Europe fährt, aber schon u. a. in der WTCR 2019 diese Startnummer trug. In diesem Jahr stritten sich also zwei Fahrer um dieselbe Zahl. Mit dem besseren Ende für Langeveld, dessen Einschreibung einfach früher erfolgte.

MONZA (I), 1. RENNEN

11. von 14 Läufen, 10 Runden à 5,793 km (28 gestartet, 21 gewertet)

1.	Franco Girolami (RA), PSS Racing Team	Honda	19.51,927 min
2.	Mikel Azcona (E), Volcano Motorsport	Cupra	+ 0,222 s
3.	Tom Coronel (NL), Comtoyou Racing	Audi	+ 1,058 s
4.	Jimmy Clairet (F), Team Clairet Sport	Peugeot	+ 6,874 s
5.	Sami Taoufik (MA), Sébastien Loeb Racing	Hyundai	+ 6,944 s
6.	Mat'o Homola (SK), Janík Motorsport	Hyundai	+ 7,419 s
7.	Dusan Borkovic (SRB), Comtoyou Racing	Audi	+ 8,536 s
8.	Nicolas Baert (B), Comtoyou Racing	Audi	+ 11,762 s
9.	Viktor Davidovski (NMK), PSS Racing Team	Honda	+ 18,023 s
10.	Niels Langeveld (NL), Sébastien Loeb Racing	Hyundai	+ 19,691 s

Schnellste Runde: 1.57,333 min (Azcona)

MONZA (I), 2. RENNEN

12. von 14 Läufen, 10 Runden à 5,793 km (28 gestartet, 26 gewertet)

1.	Mat'o Homola (SK), Janík Motorsport	Hyundai	20.24,731 min
2.	Tom Coronel (NL), Comtoyou Racing	Audi	+ 0,765 s
3.	Jack Young (GB), Brutal Fish Racing Team	Honda	+ 1,076 s
4.	Mikel Azcona (E), Volcano Motorsport	Cupra	+ 3,197 s*
5.	Felice Jelmini (I), Sébastien Loeb Racing	Hyundai	+ 4,524 s
6.	Jimmy Clairet (F), Team Clairet Sport	Peugeot	+ 4,955 s
7.	Dusan Borkovic (SRB), Comtoyou Racing	Audi	+ 4,989 s
8.	Nicolas Baert (B), Comtoyou Racing	Audi	+ 5,202 s
9.	Teddy Clairet (F), Team Clairet Sport	Peugeot	+ 5,774 s
10.	Sami Taoufik (MA), Sébastien Loeb Racing	Hyundai	+ 8,103 s

Schnellste Runde: 1.59,315 min (Young) *inkl. 5-Sek.-Strafe

STAND FAHRER

1.	Azcona	382 Punkte
2.	Girolami	329
3.	Coronel	255
4.	Langeveld	242
5.	J. Clairet	207
6.	Bennani	202
7.	Baert	197
8.	Borkovic	192
9.	Young	180
10.	Callejas	178

STAND TEAMS

1.	Sébastien Loeb Racing	632 Punkte
2.	Comtoyou Racing	549
3.	Volcano Motorsport	451

STAND TROPHY

1.	Baert (Junior)	186 Punkte
2.	Taoufik (Junior)	163
3.	Young (Junior)	161
4.	Callejas (Rookie)	155

Freude nach dem Zitter-Finish: Hamlin zieht seinen Sieger-Burnout

NASCAR

Wieder direktes Ticket

Wie schon beim Playoff-Auftakt sicherte sich Denny Hamlin (Toyota) auch beim Start in die zweite Playoff-Runde in Las Vegas den Sieg. Damit steht er als erster „Halbfinalist“ fest.

Von: **Michael Bräutigam**

Viva Las Vegas!“, schrie sich Hamlin nach der Zieldurchfahrt die Anspannung von der Seele, nachdem er in den Schlussrunden den Hendrick-Chevrolet von Chase Elliott im Rückspiegel immer näher kommen sah. Der Titelverteidiger hatte nach dem Sonnenuntergang wohl das schnellste Auto im Feld und setzte den führenden Gibbs-Piloten mächtig unter Druck, doch für einen ernsthaften Angriff fehlte letztlich die Zeit. Vorangegangen war dabei ein extrem ruhiges Rennen auf dem 1,5-Meilen-Oval vor den Toren der Spielerstadt.

Abgesehen von der Competition Caution und den beiden Stage-Pausen gab es nur eine Gelbphase, als der Rick-Ware-Chevrolet von Joey Gase das linke Hinterrad verlor und das Auto heftig in die Begrenzungsmauer einschlug. Gase wurde dabei zwar mächtig durchgeschüttelt, blieb bei seinem Stunt aber unverletzt.

Privat pfui, sportlich hui

Die langen Green-Runs unterstrichen einmal mehr, wer die Top-Kandidaten auf den Titel sind. Wie fast im gesamten Saisonverlauf und wie auch in den Playoff-Ständen zu sehen, waren fast nur die Autos von Hendrick, Gibbs und Penske im Vorderfeld zu sehen, die Ford-Fraktion zusätzlich von Kevin Harvick verstärkt.

In der ersten Stage setzte sich zunächst Tabellenführer Kyle Larson durch. Dahinter folgte Namensvetter Kyle Busch, der als Lokalmatador seinen 600. Cup-Start absolvierte. Auch in der zweiten Stage holte er P2, diesmal hinter Hamlin. Doch im Finish konnte der zweifache Meister das Tempo von Hamlin und Elliott nicht mehr mitgehen. Letztlich fehlten über zwölf Sekunden auf das Spitzenduo.

Hamlin zeigt, worauf es ankommt. Ähnlich wie Elliott im vergangenen Jahr dreht der Toyota-Fahrer in den Playoffs richtig auf und hat damit die richtige Form zur richtigen Zeit. Beim Mann aus Virginia war es dabei in den letzten Wochen privat ziemlich turbulent, nachdem Langzeit-Lebenspartnerin Jordan Fish, mit der er zwei gemeinsame Kinder hat, offensichtlich eindeutige Trennungs-Posts auf Twitter abgesetzt hat. Kommentare dazu abgegeben oder gar eine Trennung offiziell gemacht, hat Hamlin bisher aber nicht.

Antworten gibt er lieber auf der Rennstrecke, wo es aktuell nach Plan läuft. In Las Vegas führte er über die Hälfte der Runden an, über die bisherigen vier Playoff-Rennen betrachtet lag er mehr als ein Drittel in Führung. „Ich war hier so oft nah dran, jetzt hatten wir endlich das Auto für den Sieg“, so Hamlin, der trotz nun 46 Cup-Siegen immer noch dem Titel hinterherrennt.

Der geschlagene Elliott muss dagegen noch einen Zahn zulegen, wenn er wieder im Finale stehen will. Aktuell liegt er auf P6 der Tabelle. Das würde zwar für die dritte Playoff-Runde, nicht aber für eine Chance auf den Titel reichen. Der Blick auf den Rennkalender lässt jedoch hoffen: In Talladega kommendes Wochenende ist alles möglich. Eine Woche später auf dem Charlotte Roval ist Elliott der Favorit. ■

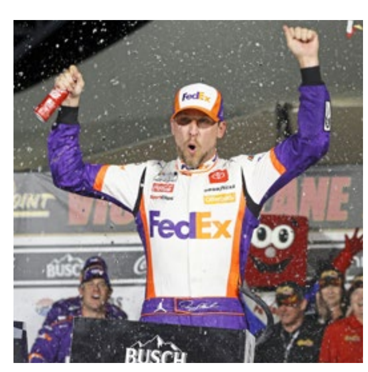
NASCAR CUP SERIES

Las Vegas/Nevada (USA)
30. von 36 Meisterschaftsläufen

1.	Denny Hamlin (USA)	Toyota
2.	Chase Elliott (USA)	Chevrolet
3.	Kyle Busch (USA)	Toyota
4.	Martin Truex Jr. (USA)	Toyota
5.	Ryan Blaney (USA)	Ford
6.	Tyler Reddick (USA)	Chevrolet
7.	Brad Keselowski (USA)	Ford
8.	Kurt Busch (USA)	Chevrolet
9.	Kevin Harvick (USA)	Ford
10.	Kyle Larson (USA)	Chevrolet

Gesamtwertung
Stand nach 30 von 36 Rennen

1.	Larson (Chevrolet)	3096 Punkte
2.	Hamlin (Toyota)	3082
3.	Kyle Busch (Toyota)	3074
4.	Truex Jr. (Toyota)	3070
5.	Blaney (Ford)	3063
6.	Elliott (Chevrolet)	3061
7.	Logano (Ford)	3045
8.	Keselowski (Ford)	3043
9.	Byron (Chevrolet)	3039
10.	Harvick (Ford)	3036



NASCAR

Endlich „Vegas“-Sieger: Hamlin



Konzept: So könnte ein Hyundai i20 N für die DTC aussehen

DTC

Deutsche Tourenwagen Challenge

Die DTC kehrt zurück

Alter Name, neues Konzept: Die Deutsche Tourenwagen Challenge, kurz DTC, kehrt 2022 zurück. Sie sortiert sich zwischen Breiten- und Profisport sowie als nationale Unterstufe der TCR-Kategorie ein.

Von: **Michael Bräutigam**

Die treibende Kraft hinter der Serie, die zwischen 1995 und 2003 zahlreiche Fans und Aktive begeisterte und mit diversen Nachfolgern unter wechselnden Namen noch bis 2016 Bestand hatte, ist die Motor Presse Stuttgart. Der Verlag ist eventseitig nicht nur für Fahrtrainings, Rallyes etc. bekannt, sondern im Zweirad-Bereich bereits als Promoter und Organisator der IDM aktiv. Nun folgt die erste Rennserie auf vier Rädern.

Das technische Grundgerüst sieht Volumenmodelle mit maximal 1,65 Litern Hubraum und Serien-Optik vor, womit vor allem Fahrzeuge aus dem B-Segment in der Serie fahren dürften. Maximal dürfen die Motoren 250 PS leisten, gleichzeitig gilt ein Mindestleistungsgewicht von 5 kg/PS. Einheitsteile und weitere spezifizierte Komponenten sollen die Kosten im Rahmen halten und gleichzeitig für Chancengleichheit sorgen. Der Aufbau/Kauf der Fahrzeuge sowie die laufenden Kosten sollen maximal die Hälfte der TCR betragen.

Die im Sprintformat ausgetragenen Rennen sollen ab 2022 vor allem im Rahmen der ADAC Racing Weekends stattfinden. Neben dem ADAC sind beratend auch Engstler Motorsport sowie als Technik-Partner Vmax Performance an Bord. Letztere zeichnen für die Überwachung der (Einheits-)Turbos sowie der Motorelektronik verantwortlich. Langlebige Einheitsreifen kommen aus dem Hause Hankook.

Bereits seit rund acht Wochen läuft die Teilnehmer-Akquise, wobei reges Interesse an der Serie, die in die große Lücke zwischen Breitensport und TCR sticht, zu herrschen scheint. Neben Engstler Motorsport arbeiten rund eine Handvoll weitere Teams daran, entsprechende Projekte aufzugleisen. Am 19. Oktober will sich die „neue“ DTC samt einigen Beispiel-Fahrzeugen bei einem Präsentationstag am Salzburgring offiziell vorstellen. ■

BTCC

Entscheidung naht

Zwei Siege für Rory Butcher (Toyota), einer für Jake Hill (Ford) – aber großer Sieger im Titelrennen war in Silverstone wieder mal Ash Sutton (Infiniti).

Mann des Wochenendes war sicher Butcher, der sich am Samstag die erste Pole-Position seit seinem Markenwechsel sicherte und am Sonntag dann auch den ersten Lauf souverän gewann. Im zweiten Durchgang legte er trotz voller Zuladung (75 kg) nach und feierte den zweiten Sieg in Folge.

Im Reversed Grid des dritten Laufs ergab sich zunächst eine erste Vauxhall-Startreihe. Sieger jedoch wurde Ford-Pilot Jake Hill, der seinen zweiten Sieg innerhalb einer Woche einfahren konnte.

Im Titelkampf hat sich Ashley Sutton erneut von den Verfolgern abgesetzt, obwohl er wie schon in Croft nur einmal aufs Podest kam. Zwei Events vor dem Ende hat Sutton (285 Punkte) klar die Nase vorn. Dahinter liegen, angeführt von Tom Ingram (249), drei Fahrer innerhalb vier Punkten. ■ MBR



BTCC

Doppelsieg in Silverstone: Toyota-Pilot Rory Butcher lieferte perfekt ab

DTM

Di Grassi: Gaststarts

Ex-Formel-E-Champion Lucas di Grassi fährt die letzten vier Saisonrennen als Gaststarter in der DTM. Und der nächste Star steht vielleicht schon bereit.

Der Brasilianer startet auf Einladung des Abt-Teams, mit dem er in der Elektro-Rennserie nicht nur den Titel 2017, sondern auch zwei Vizetitel, zwölf Siege und 36 Podestplätze einfahren konnte. Zum Abt-Abschied di Grassis ist das Fahrzeug-Design passenderweise dem Meisterauto der Formel E entliehen. Vergangene Woche gab es in Hockenheim den ersten Test. „Das Auto fühlte sich toll an“, berichtete di Grassi.

Motorrad-Star Stefan Bradl durfte sich letzte Woche in Hockenheim ebenfalls an einem GT3-Test versuchen und sammelte erste Erfahrungen mit einem Lamborghini Huracan von T3 Motorsport. Der Bayer schließt demnach Gaststarts in der DTM nicht aus. Auch der damalige MotoGP-Fahrer Andrea Dovizioso absolvierte 2019 bereits einen DTM-Gaststart. ■ MBR



ABT SPORTSLINE

Ein echter Farbklecks: Di Grassis Audi für Hockenheim und Norisring

Porsche Supercup

Ten Voorde zum Zweiten

Larry ten Voorde hat sich zum zweiten Mal in Folge den Titel im Porsche Supercup gesichert. Beim Finale in Monza kürte er den Meisterschaftsgewinn noch mit einem Sieg.

Von: **Michael Bräutigam**

Das Doppelrennen im königlichen Park bildete den würdigen Rahmen einer Saison, die mit Larry ten Voorde (Team GP Elite) eigentlich nur einen würdigen Champion haben konnte. Der Niederländer reiste mit einem Vorsprung von 25 Punkten auf Jaxon Evans (Martinet by Alméras) an, also dem Gegenwert eines Laufsieges.

Tatsächlich war es nicht der Tabellenführer, der im Zeittraining das Tempo vorgab, sondern Lechner-Pilot Ayhancan Güven. Der Porsche-Junior nutzte den Windschatten der Gegner im Qualifying am besten aus und sicherte sich mit dieser Taktik die Pole-Position für den ersten Lauf.



Jubel bei ten Voorde und seinem Team: Fahrer- und Teamtitel für GP Elite

Ten Voorde erwischte einen etwas besseren Start, doch Güven drängte ihn Richtung Streckenrand und behielt so die Führung. Evans folgte auf P3, wurde aber kurze Zeit später von seinem Teamkollegen (!) Dorian Boccolacci überholt. Der blies seinerseits zum Angriff auf das Spitzenduo und kämpfte sich an ten Voorde vorbei. Der wusste jedoch, dass P3 für den Titel reichen würde und wehrte sich nicht. Evans bekam auf P4 Druck von hinten, rettete die Position aber letztlich ins Ziel.

Enger Kampf um den Vize

Für Güven, der endlich seinen ersten Saisonsieg in der Tasche hatte, ging es am Sonntag noch um den Vizetitel, der sich zwischen dem Türken, Evans und Laurin Heinrich (Nebulus Racing by Huber) entscheiden musste. Heinrich kämpfte zudem mit Boccolacci noch um den Titel des besten Rookies. Der Franzose musste im Finalrennen ten Voorde im Kampf um den Sieg schlagen, um die nötigen Punkte zu holen und übertrieb es dabei. Ein Bremsplatten ließ ihn bis auf P9 zurückfallen. Heinrich übernahm hinter Sieger ten Voorde Rang 2 und ließ sich zum Rookie-Champ küren, Güven kämpfte sich auf den letzten Podestplatz.

Und Evans? Dem reichte der siebte Platz, um sich trotz eines Ausrutschers den Vizetitel zu sichern. Mit 111 Punkten hatte er zwar in der Tabelle 44 Punkte Rückstand auf den letztlich dominanten Champion, aber eben doch noch einen Punkt mehr als die punktgleichen Güven und Heinrich mit je 110 Zählern.

In der Teamwertung holte ebenfalls GP Elite die Meisterschaft. In der Pro-Am-Wertung tat Nicolas Misslin (Lechner Racing Middle East) es Larry ten Voorde gleich und fuhr bereits am Monza-Samstag zum Titel. ■

Porsche Carrera Cup Deutschland

Nur noch ein Zweikampf

Nach dem Ende der ewigen Sommerpause geht es im Porsche Carrera Cup Deutschland nun Schlag auf Schlag. Zwei muntere Rennen in Monza leiteten den Schlussspurt ein.

Von: **Michael Bräutigam**

Festzuhalten bleibt dabei, dass es wohl nur noch ein Zweikampf um den Titel zwischen Titelverteidiger Larry ten Voorde (Team GP Elite) und Ayhancan Güven (Phoenix Racing) ist. Ten Voorde zeigte dabei im Samstagsrennen von Monza tatsächlich so etwas wie eine leichte Schwäche. Von der Pole gestartet, wurde er gleich am Start von Laurin Heinrich (Van Berghe Huber Racing) ausbeschleunigt. Und auch Güven konnte den Niederländer bezwingen, der fortan das Tempo der Vorderleute nicht mehr mitgehen konnte. Während Heinrich und Güven um die Führung stritten, legte ten Voorde sich mit etwas Respektabstand mit Leon Köhler (Nebulus by Huber Racing) im Kampf um P3 an.

Heinrich verliert Anschluss

Das Duell, das sich praktisch über das gesamte Rennen zog und nur einer von vielen sehenswerten Positionskämpfen in einem munteren elften Saisonlauf war, entschied sich erst in der letzten Runde final zugunsten Köhlers.

Da war vorne schon alles entschieden. Heinrich bekam zunehmend Druck von Güven, verbremste sich und warf neben dem Sieg auch echte Big Points im Titelkampf weg.

Güvens dritter Saisonsieg brachte ihn wieder bis auf 23 Punkte an ten Voorde heran und er hatte wohl eine noch kleinere Lücke schon vor dem geistigen Auge, als er den Niederländer am Start zum feuchten Sonntagsrennen überholte. Doch je mehr die Strecke abtrocknete, desto größer wurde der Druck von ten Voorde, der sich nach einem engen Duell letztlich doch durchsetzen konnte. Dahinter feierte Bastian Buus (Allied Racing) sein erstes Carrera-Cup-Podest. Ten Voorde liegt nun 28 Punkte vor Güven, Heinrich hat nach P6 am Sonntag ein 46-Punkte-Defizit. ■



Sonntagsrennen in Monza: Lauf-1-Sieger Güven hier noch vor ten Voorde

GTC Race / Goodyear 60

Die Meister stehen fest

Tim Heinemann fährt von Sieg zu Sieg und von Titel zu Titel. Nun sicherte er sich die Krone sowohl im GTC Race als auch im Goodyear-60-Format.

Von: **Michael Bräutigam**

Der letztjährige Meister der DTM Trophy legt weiter eine steile Karriere hin. In seiner ersten Saison im GT3 pilotierte er sowohl bei den GTC-Sprintrennen als auch bei den Ein-Stunden-Rennen einen Mercedes-AMG GT3 mit Steer-by-Wire-System von Schaeffler Paravan. Dass man damit sehr schnell sein kann, zeigt der aus dem Simracing kommende 23-Jährige.

Auf dem Weg zum Trophy-Titel hatte er einen gerade mal 16-Jährigen als Hauptkonkurrenten. Salman Owega, der jüngste von drei rennfahrenden Brüdern aus Köln, fuhr im Audi R8 von Phoenix einige Laufsiege ein und hielt das Titelrennen bis zum Saisonfinale in Hockenheim offen, musste sich aber letztlich doch Heinemann geschlagen geben. Trost für Owega: In der GT3-Cup-Sprint-Wertung lag er vorn.

Auch im Goodyear 60, das sich Heinemann mit wechselnden Fahrern teilte, Owega aber stets alleine bestritt, entschied sich der Titelkampf zwischen den beiden bestimmenden Piloten, auch hier mit dem besseren Ende für den Mercedes-Piloten.

Bester GT4-Pilot im GTC Race war Denis Bulatov, der sich knapp vor Leon Koslowski (beide Mercedes) durchsetzen konnte. Neben Bulatov und Koslowski bekommen auch Luca Arnold und Finn Zulauf durch ihre Leistungen im GT4 im Oktober einen kostenfreien GT3-Test. ■



GTC RACE/TRIENITZ

Tim Heinemann und sein Mercedes räumten die großen Pokale ab

STT H&R Cup

Alzen will das Doppel

Nachdem es im vergangenen Jahr zwei Meister gab, möchte Uwe Alzen in diesem Jahr die alleinige STT-Krone erobern. Trotz harzigem Start sieht es dafür gut aus.

Von: **Michael Bräutigam**

Der Auftakt in Oschersleben lief für den großen Favoriten nicht nach Plan, denn nach technischen Problemen ließ er in beiden Läufen direkt einige Punkte liegen. In Assen und zuletzt Hockenheim machte er dann aber alles perfekt und holte mit seinem in Eigenregie eingesetzten Audi R8 LMS Evo vier souveräne Siege in Folge.

In der Tabelle liegt er zwar immer noch hinter Ralf Glatzel (Ford Fiesta), mit dem er sich letztes Jahr noch den Titel teilte, doch der kann in diesem Jahr nach zwei Regeländerungen nicht aus eigener Kraft Meister werden. Es zählen nämlich nicht mehr nur die Ergebnisse innerhalb der Division – die Glatzel bisher in allen sechs Läufen für sich entscheiden konnte –, sondern auch die Zahl der innerhalb der Division geschlagenen Autos. Das heißt: 20 Punkte für den Divisionssieg und jeweils 0,1 Punkte pro geschlagenem Auto. Da hat Alzen mit mehr Gegnern natürlich den klaren Vorteil.

Dazu kommt: Auch der holprige Saisonstart wird sich wohl für Alzen nicht auswirken, wenn er weiter siegt. Denn im Saisonverlauf wurden zwei Streichergebnisse eingeführt. Rechnet man diese mit ein, können nur weitere Defekte Alzen stoppen. ■



HOLZER

Auf dem Weg zum alleinigen Meistertitel: Uwe Alzen in seinem Audi R8

NACHRICHTEN

GT OPEN: LAMBO-DUO AUF KURS ZUM TITEL

Frederik Schandorff und Michele Beretta (Lamborghini/Vincenzo Sospiri Racing) sind nach P2 und P3 in Monza weiter auf Titelkurs. Die Siege im Königlichen Park gingen an Martin Kodric/Ethan Simioni (Mercedes/2Seas Motorsport) sowie Benjamín Hites/Fabrizio Crestani (Ferrari) im deutschen Rinaldi-Team. Das Team Lechner Racing (Al Faisal al Zubair/Andy Soucek, Porsche) durfte am Sonntag über P2 jubeln.

RCN/GLP: ZIELGERADE

Nach mittlerweile sechs Events befindet sich die RCN als zweite Nordschleifen-Liga längst auf der Zielgeraden der Saison. Der Gesamtsieg beim erneut zweigeteilten sechsten Lauf ging bei wechselhaftem Wetter an DSK-Nachwuchspilot Maximilian von Görtz (BMW 325i). Tabellenführer bleiben Sven Markert und Lars Harbeck (BMW), inklusive Streichergebnissen hat aber noch rund eine Handvoll Fahrer reelle Titelchancen. In der Gleichmäßigkeitsprüfung (GLP) liegen nach fünf von sechs Läufen Harald Ezaru Senior und Junior vorne. Dennoch ist weiter alles offen, weil es durch die Absage eines Laufes kein Streichergebnis gibt. Die Entscheidung in der GLP fällt bereits diesen Samstag.

CUP- & TOURENWAGEN TROPHY: MEISTER-SIEG

Nachdem Titelverteidiger Mike Münch mit seinem Ford Fiesta nach vier Rennen schon wieder die Tabellenführung innehatte, wechselte er in Assen erstmals in den Porsche 996 GT3 Cup seines Vaters. Im ersten Lauf gewann Markenkollege Michael Nolte, im zweiten Durchgang holte Münch sich seinen ersten Gesamtsieg. In Zolder wechselte Münch zurück auf den Fiesta und verteidigte hauchdünn die Tabellenführung. Sieger in beiden Rennen wurde Marc Ullrich (Porsche).



Bagnaia dominiert

Auch beim zweitägigen Test in der letzten Woche war Ducati-Werkspilot Francesco Bagnaia der Schnellste. Dafür überraschte Aprilia-Pilot Aleix Espargaró am zweiten Tag mit den schnellsten Zeiten.

Von: **Imre Paulovits**

Wenn es in der Nacht vor dem ersten Testtag auch geregnet hatte und die Strecke am Vormittag noch nass war, konnten sich die Teams und Fahrer anderthalb sonniger und warmer Testtage erfreuen. Am ersten Vormittag fuhren nur acht Fahrer raus, von ihnen war Honda-Testpilot Stefan Bradl der fleißigste. Der 31-jährige Deutsche fuhr gleich 34 Runden, damit hatte er seine Testarbeit auch schon abgeschlossen.

Ab dem Nachmittag arbeiteten Teams und Fahrer an den Problemen, die sie versuchen wollen für den zweiten Misano-Grand-Prix am 24. Oktober zu beseitigen. Dann kamen auch die Prototypen für 2022 heraus. Honda hatte mehrere schwarze Motorräder mit verschiedenen Ausführungen für Motor, Rahmen und Aerodynamik. Nach Stefan Bradl testeten damit auch Pol Espargaró und Marc Márquez. Yamaha hatte ebenfalls nächstjähriges Material. Auch Suzuki probierte Motoren und Fahrwerke für 2022 aus, diese steckten unter der aktuellen Verkleidung. Bei KTM fuhr Testfahrer Dani Pedrosa neues Material Probe, auch Brad Binder und Miguel Oliveira probierten Teile aus. Bei Ducati fuhren Testfahrer Michele Pirro und die beiden Werkspiloten unterschiedliche Verkleidungsteile und mehr. Bei Aprilia probierten Aleix Espargaró, Maverick Viñales und Lorenzo Savadori auch viel Material durch.

Bereits am ersten Tag fuhr Ducati-Werkspilot Francesco Bagnaia Bestzeit und war dabei 0,9 Sekunden schneller als seine schnellste Rennrunde. Der 24-jährige Italiener war dabei gut gelaunt. „Wir haben sowohl für die restlichen Rennen der Saison als auch für nächstes Jahr Dinge probiert“, gab er zu. „Am spektakulärsten war die neue Verkleidung. Sie muss aber noch genauer untersucht werden. Sie hatte einige Vorteile, aber auch Nachteile. Es ist aber lange nicht sicher, dass das unsere nächstjährige Verkleidung sein wird. Wir haben uns auch auf das Rennen im Oktober vorbereitet. Am zweiten Tag war das Gefühl mit dem Motorrad sehr gut, wir haben unsere Pace noch einmal verbessert, ich bin happy.“

> „Bei den Tests fahren wir lange und der Grip wird gut, da sind alle happy. Aber ich denke, wir haben für unser zukünftiges Material eine bessere Richtung gefunden.“
>
> Marc Márquez

Sein Teamkollege Jack Miller arbeitete neben den neuen Dingen auch weiter an der Abstimmung.

Schnelle Aprilia

Die Sensation des zweiten Tages war Aleix Espargaró. Der Aprilia-Werkspilot ließ sich am zweiten Tag sowohl am Vormittag als auch am Nachmittag die schnellste Zeit notieren und war zum Schluss nur um sechs Hundertstelsekunden langsamer als die Bestzeit von Bagnaia vom ersten Tag. Der Spanier testete genau wie sein neuer Teamkollege Maverick Viñales viele Teile durch. Wenn die Aprilia-Piloten hinterher auch nicht reden durften – ihre zufriedenen Mienen sagten alles. Zum Schluss übte Viñales noch mehrere Starts mit der Fahrwerksabsenkung.

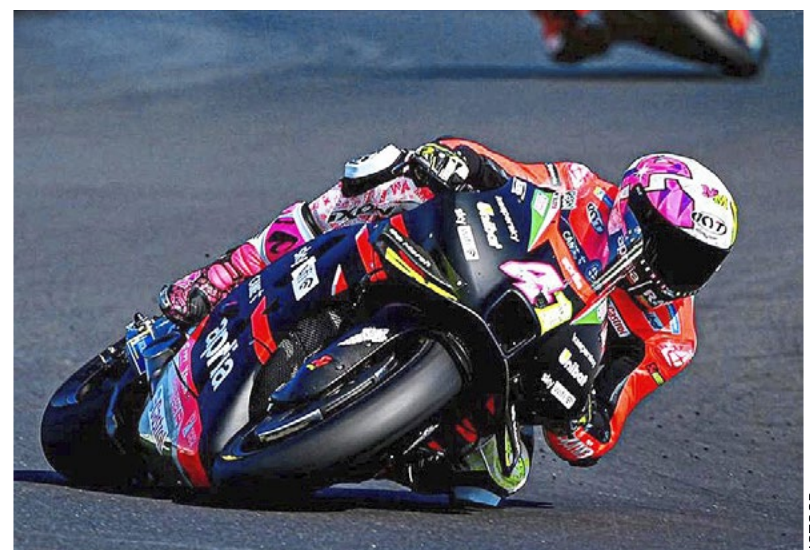
Auch die Suzuki-Piloten probierten 2022er Motoren und Fahrwerke aus. „Ich denke, die Entwicklung für 2022 geht in die richtige Richtung“, freute sich Weltmeister Joan Mir. „Der Motor hat mehr Leistung und das Fahrwerk mehr Bremsstabilität. Ich habe mich sehr wohl auf dem



weiter

Francesco Bagnaia: Neue Verkleidungsteile probiert, wesentlicher war aber der Grundspeed, der wieder stimmte

MOTOGP



Aleix Espargaró: Der Aprilia-Pilot fuhr am zweiten Tag viele schnelle Zeiten

MOTOGP



Marc Márquez: Anderthalb Tage mit den nächstjährigen Motorrad verbracht

MOTOGP

Motorrad gefühlt. Wir müssen beim Motor natürlich noch viel an der Elektronik arbeiten, damit wir sein wirkliches Potenzial sehen. Wir haben auch ein wenig an der Geometrie gearbeitet und Varianten für die Fahrwerksabsenkung probiert. Ich bin sehr zufrieden, ich habe am zweiten Morgen sogar mit dem neuen Motorrad meine schnellste Rundenzeit gefahren." „Wir sind viele Runden mit dem neuen Motor gefahren, um die Mehrleistung an das Fahrwerk und die Schwinge anzupassen", verriet sein Teamkollege Álex Rins. „Wir sind auch mit der Fahrwerksabsenkung weitergekommen. Ich bin zwei Sessions damit gefahren, und sie hat gut funktioniert."

Bereit für 2022

Auch Fabio Quartararo probierte einen Yamaha-Prototypen für 2022. „Der Motor hat mehr Leistung, aber noch nicht so viel mehr, wie ich es gerne hätte", gab er zu. „Aber das Motorrad fühlt sich gut an." Marc Márquez und Pol Espargaró versuchten, aus den Prototypen-Teilen für 2022 das beste Paket zusammenzustellen. „Es ist wichtig, dass wir jetzt die richtige Richtung für die Zwischensaison finden", so Espargaró. Und Márquez ergänzte: „Wir haben verschiedene Konzepte probiert. Am ersten Tag haben wir uns fast vollständig auf den Prototypen konzentriert, am zweiten haben wir auch an unserem aktuellen Motorrad gearbeitet, um Probleme zu beheben. Im Großen und Ganzen bin ich ganz zufrieden."

Die KTM-Piloten Brad Binder und Miguel Oliveira arbeiteten daran, wieder mehr Gefühl für die RC16 zu bekommen. „Ich konnte dabei klar meine Pace steigern", freute sich Miguel Oliveira. Dem stimmte Brad Binder zu. „Unsere Performance war klar besser als am Rennwochenende. Da hatten wir zunächst Probleme, in die Top 15 zu kommen."

Michelin hatte einen neuen Hinterreifen mit geänderter Karkasse dabei. „Diesen haben wir bereits beim Test in Katar und in Jerez probiert", verriet Rennleiter Piero Taramasso. „Mit dieser Karkasse wollen wir ein schnelleres Aufwärmverhalten erzielen." ■

ERGEBNISSE

MotoGP-Test Misano (I), 21./22. September 2021, Bestzeiten

1.	Francesco Bagnaia (I)	Ducati D16 GP21	1.31,524	67 Runden
2.	Aleix Espargaró (E)	Aprilia RS-GP21	1.31,584	108
3.	Pol Espargaró (E)	Honda RC 213 V	1.31,631	115
4.	Joan Mir (E)	Suzuki GSX-RR	1.31,707	128
5.	Takaaki Nakagami (J)	Honda RC 213 V	1.31,735	115
6.	Jack Miller (AUS)	Ducati D16 GP21	1.31,798	135
7.	Fabio Quartararo (F)	Yamaha YZR-M1	1.31,959	108
8.	Luca Marini (I)	Ducati D16 GP19	1.31,998	110
9.	Maverick Viñales (E)	Aprilia RS-GP21	1.32,002	104
10.	Jorge Martín (E)	Ducati D16 GP21	1.32,135	84
11.	Miguel Oliveira (P)	KTM RC16	1.32,136	78
12.	Marc Márquez (E)	Honda RC 213 V	1.32,151	100
13.	Brad Binder (ZA)	KTM RC16	1.32,169	118
14.	Valentino Rossi (I)	Yamaha YZR-M1	1.32,170	82
15.	Álex Márquez (E)	Honda RC 213 V	1.32,259	109
16.	Michele Pirro (I)	Ducati D16 GP21	1.32,331	34
17.	Johann Zarco (F)	Ducati D16 GP21	1.32,348	42
18.	Álex Rins (E)	Suzuki GSX-RR	1.32,352	98
19.	Franco Morbidelli (I)	Yamaha YZR-M1	1.32,635	46
20.	Andrea Dovizioso (I)	Yamaha YZR-M1	1.32,665	83
21.	Iker Lecuona (E)	KTM RC16	1.32,751	34
22.	Enea Bastianini (I)	Ducati D16 GP19	1.32,837	15
23.	Dani Pedrosa (E)	KTM RC16	1.32,959	81
24.	Danilo Petrucci (I)	KTM RC16	1.33,526	46
25.	Raúl Fernández (E)	KTM RC16	1.33,988	42
26.	Lorenzo Savadori (I)	Aprilia RS-GP20	1.34,043	79
27.	Sylvain Guintoli (F)	Suzuki GSX-RR	1.34,141	31
28.	Stefan Bradl (D)	Honda RC 213 V	1.34,280	33
29.	Remy Gardner (AUS)	KTM RC16	1.34,641	44



Hondas 2022er Prototyp: Lufteinlässe wie bei der Yamaha M1

PAULOVITS

Arbeiten an 2022

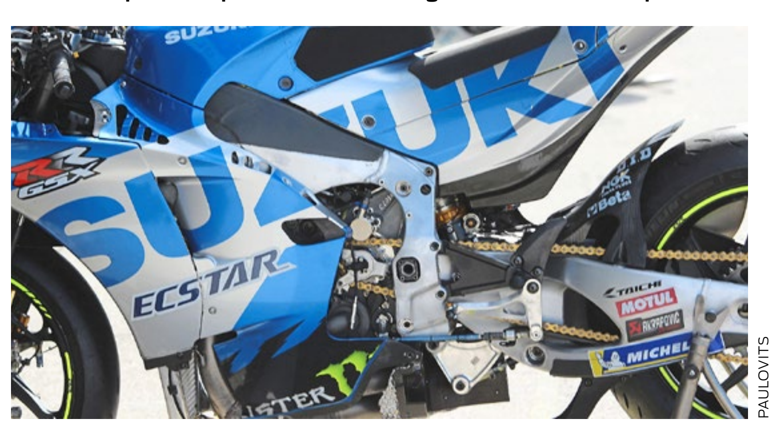
In Misano hatte jeder Hersteller bereits Material für 2022 dabei. Bei Honda wird völlig umgebaut, bei den anderen geht die konsequente Evolution weiter. Ducati und Aprilia preschen wieder bei der Aerodynamik vor.

Von: **Imre Paulovits**



Honda: Hauptrahmenprofil mit Einbuchtungen hinter dem Lenkkopf

PAULOVITS



Suzuki: 2022er Rahmen mit Kohlefaser-Verstärkung am Hauptprofil

PAULOVITS



Aprilia: Flügel ist nicht gleich Flügel. Ihre Aerodynamik ist sehr komplex

PAULOVITS

Honda hat den ersten Prototypen, bei dem ersichtlich war, dass völlig umgebaut wird, schon in Jerez einmal kurz ausgefahren. Bereits dort fiel ins Auge, dass die Form der Einlass-Öffnung dem der Yamaha ähnelt. Diese Variante war auch in Misano zu sehen, es gab sie aber gleich in mehreren Ausführungen. Der neue Lufteinlass und die geänderte Form des Verkleidungskopfes wurde einmal mit den zur Seite heruntergebogenen Flügelprofilen kombiniert. Die gab es in zwei verschiedenen Größen, aber auch mit Hondas Flügelvariante, die aussieht wie ein eckiger Schnauzbart. Auch der Hauptrahmen kam unter der schwarzen Verkleidung in etwa drei verschiedenen Ausführungen. Eine ähnelte mit ihren Einbuchtungen hinter dem Steuerkopf stark dem, was Yamaha seit etwa zehn Jahren Jahr für Jahr weiterentwickelt. Der Motor atmete über dicke Auspuffkrümmer aus, dazu gab es ein Heck, an dem der obere Auspuff nicht mittig, sondern nach rechts versetzt ausgeführt wurde. Daneben war eine Box, ähnlich der, die bei Ducati zu sehen ist, angebracht. Man kann davon ausgehen, dass auch hier darin ein Massedämpfer positioniert ist.

Bei Yamaha waren die Neuerungen schwerer zu erkennen. Aber Fabio Quartararo fuhr ein Motorrad mit einem Rahmen aus, dessen Hauptprofil tiefer unten an der Schwingenaufnahme angesetzt war. Bei Suzuki war der Rahmen des 2022er Modells daran zu erkennen, dass das Hauptprofil von seiner Mittellinie an nach oben mit einer aufgeklebten Kohlefaser-Auflage verstärkt war. Die Fahrer sprachen davon, dass versucht wird, die Bremsstabilität zu verbessern, ohne Agilität einzubüßen. Suzuki arbeitete auch an der Fahrwerksabsenkung, wo das letztjährige Weltmeister-Team gegenüber der Konkurrenz in Verzug geraten ist. Álex Rins verglich einen ganzen Nachmittag lang die Funktion der einzelnen Varianten miteinander.

Windspiele

Ducati hatte eine neue Verkleidungs-Variante, bei der der Rüssel, der in diesem Jahr erstmals aufgetaucht ist, kleiner ausfiel, dafür mehr mit der darüber liegenden Einheit verbunden war. Es gab auch eine Variante mit größerem mittleren Flügelprofil. Francesco Bagnaia sprach davon, dass man bei der Analyse, worauf sich welche Form genau auswirkt, sehr genau vorgehen muss.

Bei Aprilia arbeitete man weiter an der automatischen Fahrwerksabsenkung. Dies ist ein sehr komplexer Mechanismus, bei dem die Luftdruckmesser aus dem Flugzeugbau sehr genau die Strömungsverhältnisse um den Flügel herum messen und so über die Höhe der Gabel bestimmt wird, wie weit das Heck genau abgesenkt wird. Weit hilft zwar beim Schwerpunkt, verschlechtert aber die Effizienz des Flügels. Dabei fiel auch auf, dass der große Vorderflügel nicht nur in einer, sondern in mindestens drei Varianten existiert und zu einem sehr sensiblen Gesamtgebilde gehört. Auch bei KTM fiel auf, wenn man genau hinschaute, dass es den Flügel oben an der Verkleidung mit unterschiedlich steilen Innenprofilen gibt. Die Österreicher hatten außerdem auch wieder unterschiedliche Varianten ihres Stahl-Gitterrohr-Rahmens dabei. ■

Motorrad-WM

Abschied von Pepi

Vor zehn Jahren ist Pepi Böröczky verstorben. Nun geht auch seine beliebte Serie in MSa zu Ende.

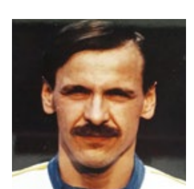
Jozsef „Pepi“ Böröczky war in seiner Heimat Ungarn ein gefeierter Schauspieler, doch seine ganze Liebe galt dem Motorsport. Von Mitte der 1960er-Jahre bis noch kurz vor seinem Tod am 16. September 2011 war er bei den Grands Prix dabei und freundete sich mit Generationen von Rennfahrern an. Ihre Geschichten hat er zehn Jahre über seinen Tod hinaus mit den MSa-Lesern geteilt. Nun geht diese Serie mit einer persönlichen Geschichte von ihm zu Ende. Aber keine Sorge: Wir werden auch in Zukunft über frühere Rennfahrer berichten – wenn vielleicht auch nicht mit Pepis unvergleichlichem Charme. ■



ARCHIV BÖRÖCZKY

Stimmungsmacher von Brünn: Bernd Fulk, Pepi Böröczky, Honza Vitovec (v.l.)

ACHTUNG FAHRERLAGER!



1988



2021

KÁROLY JUHÁSZ

Mit einem Fahrer verband mich ein besonderes Verhältnis: Mit Károly Juhász, für den ich in seinem Jahr in der 80er-WM als Manager tätig war. Nachdem Juhász 1987 Vize-Europameister geworden war, konnte ich von Mike Krauser zwei brandneue Krauser bekommen, die sich durch die präzise Vorbereitung von Juhász als die schnellsten des ganzen WM-Feldes erwiesen. Das einzige Problem war, dass sie so gut gelungen waren, dass er nie wusste, mit welcher von beiden er starten sollte. Dass wir bei jedem Rennen gepunktet haben, darauf war ich besonders stolz, und schließlich ist Juhász 1988 WM-Siebter geworden. Es war aber leider auch schon der Abschied nach einer Karriere, die immer unter dem Fluch der heimischen Journalisten stand, die in ihm den sahen, der János Drapál vom Thron stoßen würde. Am Wochenende seines Todes hat Drapál die Feindseligkeiten begraben, die Flasche Champagner hat Juhász bis heute zugelassen. Nach seiner Karriere hat Juhász seine Freundschaft zum deutschen Motorradbekleidungs-Großhändler Gerhard Schuh genutzt und in Budapest eine Filiale für dessen Produkte eröffnet. Bis 2017, dem Tod von Schuh, hat er sie betrieben, dann hat er sich zur Ruhe gesetzt. Heute restauriert der 66-Jährige mit der gleichen Akribie alte Rennmaschinen, wie er zu seiner aktiven Zeit seine GP-Renner vorbereitet hat.

Pepi Böröczky/IP

Vorschau GP Americas

ZEITPLAN

GP of the Americas/COTA Austin (alle Zeitangaben in MESZ)

Freitag, 1. Oktober 2021		
16.00–16.40	Moto3	1. freies Training
16.55–17.40	MotoGP	1. freies Training
17.55–18.35	Moto2	1. freies Training
20.15–20.55	Moto3	2. freies Training
21.10–21.55	MotoGP	2. freies Training
22.10–22.50	Moto2	2. freies Training
Samstag, 2. Oktober 2021		
16.00–16.40	Moto3	3. freies Training
16.55–17.40	MotoGP	3. freies Training
17.55–18.35	Moto2	3. freies Training
19.35–19.50	Moto3	Qualifying 1
20.00–20.15	Moto3	Qualifying 2
20.30–21.00	MotoGP	4. freies Training
21.10–21.25	MotoGP	Qualifying 1
21.35–21.50	MotoGP	Qualifying 2
22.10–22.25	Moto2	Qualifying 1
22.35–22.50	Moto2	Qualifying 2
Sonntag, 3. Oktober 2021		
15.40–16.00	Moto3	Warm-up
16.10–16.30	Moto2	Warm-up
16.40–17.00	MotoGP	Warm-up
18.00	Moto3	Rennen, 17 Rdn.
19.20	Moto2	Rennen, 18 Rdn.
21.00	MotoGP	Rennen, 20 Rdn.

STATISTIK

GP of the Americas/COTA Austin

Sieger 2019 (2020 kein Rennen)
Moto3: Arón Canet (E), KTM
Moto2: Tom Lüthi (CH), Kalex
MotoGP: Álex Rins (E), Suzuki

Pole-Position 2019
Moto3: Niccolò Antonelli (I), Honda 2.31,346 (= 131,1 km/h)
Moto2: Marcel Schrötter (D), Kalex, 2.10,875 (= 151,6 m/h)
MotoGP: Marc Márquez (E), Honda, 2.03,787 (= 160,3 km/h)

Schnellste Runde 2019
Moto3: Alonso Lopez (E) Honda, 2.16,931 (= 144,9 km/h)
Moto2: Tom Lüthi (CH), Kalex, 2.10,041 (= 152,6 km/h)
MotoGP: Marc Márquez (E), Honda, 2.04,277 (= 159,6 km/h)

Rundenrekord
Moto3: Arón Canet (E) Honda, 1.15,583 (= 146,3 km/h) (2017)
Moto2: Franco Morbidelli (I), Kalex, 2.09,948 (= 152,7 km/h) (2017)
MotoGP: Marc Márquez (E), Honda, 2.03,575 (= 160,6 km/h) (2014)

STAND DER MOTORRAD-WM 2021

MotoGP

	Fahrer	Team	Motorrad	Punkte
1.	Fabio Quartararo (F)	Monster Energy Yamaha MotoGP	Yamaha YZR-M1	234
2.	Francesco Bagnaia (I)	Lenovo Ducati Team	Ducati D16 GP21	186
3.	Joan Mir (E)	Team Suzuki Ekstar	Suzuki GSX-RR	167
4.	Johann Zarco (F)	Pramac Racing	Ducati D16 GP21	141
5.	Jack Miller (AUS)	Lenovo Ducati Team	Ducati D16 GP 21	140
6.	Brad Binder (ZA)	Red Bull KTM Factory Racing	KTM RC16	124
7.	Aleix Espargaró (E)	Aprilia Racing Team Gresini	Aprilia RS-GP	104
8.	Maverick Viñales (E)	Aprilia Racing Team Gresini	Aprilia RS-GP	98
9.	Marc Márquez (E)	Repsol Honda	Honda RC 213 V	92
22.	Stefan Bradl (D)	Repsol Honda	Honda RC 213 V	13

Moto2

	Fahrer	Team	Motorrad	Punkte
1.	Remy Gardner (AUS)	Red Bull KTM Ajo	Kalex	271
2.	Raúl Fernández (E)	Red Bull KTM Ajo	Kalex	237
3.	Marco Bezzecchi (I)	Sky Racing Team VR46	Kalex	190
4.	Sam Lowes (GB)	Elf Marc VDS Racing Team	Kalex	140
5.	Arón Canet (E)	Inde Aspar Team	Boscoscuro	119
6.	Augusto Fernández (E)	Elf Marc VDS Racing Team	Kalex	118
7.	Fabio Di Giannantonio (I)	Federal Oil Gresini Moto2	Kalex	108
8.	Ai Ogura (J)	Idemitsu Honda Team Asia	Kalex	104
9.	Marcel Schrötter (D)	Liqui Moly Intact GP	Kalex	84
21.	Thomas Lüthi (CH)	Pertamina Mandalika SAG Team	Kalex	21

Moto3

	Fahrer	Team	Motorrad	Punkte
1.	Pedro Acosta (E)	Red Bull KTM Ajo	KTM	210
2.	Dennis Foggia (I)	Leopard Racing	Honda	168
3.	Sergio Garcia (E)	GasGas Gaviota Aspar	GasGas	168
4.	Romano Fenati (I)	Sterilgarda Max Racing Team	Husqvarna	134
5.	Jaume Masiá (E)	Red Bull KTM Ajo	KTM	122
6.	Niccolò Antonelli (I)	Avintia Esponsorama Moto3	KTM	118
7.	Darryn Binder (ZA)	Petronas Sprinta Racing	Honda	114
8.	Ayumu Sasaki (J)	Red Bull KTM Tech3	KTM	93
23.	Jason Dupasquier (CH)	CarXpert PrüstelGP	KTM	27
26.	Maximilian Kofler (A)	CIP Green Power	KTM	10

Zum Zweiten: Nach Rea im ersten Rennen hielt Toprak Razgatlioglu (#54) auch Scott Redding stand

Vorteil Toprak

WORLDSBK

Mit einem Punkt Vorsprung auf Jonathan Rea reiste Toprak Razgatlioglu nach Jerez. Mit 20 verließ er Spanien. Die Überlegenheit des Yamaha-Piloten wird immer deutlicher.

Von: **Imre Paulovits**

Wenn Jonathan Rea in der Vergangenheit in Jerez bei Wintertests auch Zeiten vorgelegt hatte, mit denen er mit den MotoGP-Stars gleichauf lag, schien an diesem Wochenende von Beginn an Toprak Razgatlioglu die Oberhand zu haben. Gleich im ersten freien Training markierte er Bestzeit, und auch wenn Rea kurz darauf Bestzeit fuhr, der 24-jährige Türke sicherte sich erstmals die Pole-Position. Als dann wegen des tödlichen Sturzes von Dean Berta Viñales zunächst alle weiteren Rennen des ersten Renntags abgesagt wurden und am Sonntag zwar das erste Superbike-Rennen nachgeholt, dafür aber das Superpole-Race abgesagt wurde, bekam der Yamaha-Pilot noch mehr Aufwind. Schließlich waren es die kurzen Zehn-Runden-Sprints, in denen ihn Rea zuletzt besiegen konnte.

Rea ging im ersten Rennen gleich entschlossen zur Sache und setzte sich an die Spitze. Er schlug auch einen Konter seines Herausforderers wieder zurück, doch zum Schluss hatte Razgatlioglu mehr Reserven, schnappte sich sechs Runden vor Schluss die Führung, und so sehr sich Rea auch bemühte, er konnte die blaue Yamaha mit der 54 nicht halten. „Zu Beginn war meine Pace sehr gut, aber ich hatte an einigen Stellen keine Antwort auf Toprak. Ich konnte nichts anderes machen, als auf einen Fehler von ihm zu warten, aber er hat keinen gemacht“, musste der Titelverteidiger eingestehen.

Im zweiten Rennen wurde Rea dann recht schnell durchgereicht. „Ich wusste, dass ich weiter in Nachteil gerate, wenn die Strecke mit mehr Temperatur an Grip verliert“, gab er zu. „Wir haben uns für den weicheren Hinterreifen entschieden, damit ich zumindest Grip habe. Den hatte ich aber von Beginn an nicht. Ich hatte zwar keinen großen Drop, dafür war ich konstant zu langsam. Das müssen wir jetzt verstehen lernen.“ Razgatlioglu bekam es mit Scott Redding zu tun, doch wenn der Ducati-Pilot auch kurz in Führung ging, Toprak regelte es auf der Bremse wieder und hielt bis ins Ziel dem Druck stand. „Das Rennen bei der Hitze war nicht leicht“, gestand er. „Scott war sehr stark, dazu war ich an diesem Wochenende erkältet, zum Schluss hatte ich fast keine Energie mehr. Aber ich bin glücklich: Ich habe dieses Jahr bereits zehn Siege.“

Richtig in Fahrt kam auch Álvaro Bautista. Der 36-jährige Spanier, der nächstes Jahr wieder zu Ducati geht, bekommt die Honda immer besser in den Griff. Nachdem er im ersten Rennen Fünfter wurde, arbeitete er sich im zweiten bis auf den dritten Platz vor und feierte seinen zweiten Podestplatz nach Barcelona mit der Fireblade. ■



WORLDSBK

Jonathan Rea (#1): Im ersten Rennen lange vorn, aber keine Chance gegen Toprak



HRC

Álvaro Bautista: im ersten Rennen Platz 5, im zweiten aufs Podest gefahren

Supersport-WM

Dominique dominiert

Nach dem entgangenen MotoE-Titel holte Dominique Aegerter die Keule raus und düpierte das Supersport-WM-Feld. Philipp Öttl konnte sich nicht über den zweiten Platz freuen.

Von: **Imre Paulovits**

Philipp Öttl war völlig aufgekratzt. Der deutsche Kawasaki-Werkspilot, der in Jerez schon so viele Tests absolviert hatte, legte gleich im ersten freien Training mächtig los und distanzierte das gesamte Feld um fast eine halbe Sekunde, und auch beim Angriff auf die Superpole konnte er die Oberhand über Tabellenführer Dominique Aegerter behalten. Doch im Rennen nutzte ihm das nichts. Aegerter setzte sich gleich an die Spitze, und Öttl konnte zwar das restliche Feld hinter sich lassen, aber der Schweizer auf der Ten-Kate-Yamaha fuhr einfach in einer anderen Liga. Er enteilte dem restlichen Feld teilweise um eine Sekunde pro Runde. „Mein Rennen war schon in Turn 8 zu Ende", ärgerte sich Öttl. „Da hat mein Vorderreifen etwas aufgepickt und begann zu vibrieren. Ich hatte Angst, dass ich einen Platten bekomme, es war aber etwas anderes. Ich kann mich über diesen zweiten Platz nicht wirklich freuen, denn hier haben wie eine Riesenchance vergeben, gegen die Yamaha zu gewinnen."

Dominique Aegerter freute sich umso mehr. „Das Team hat für die hohen Temperaturen noch etwas an der Abstimmung geändert, ich hatte richtig Freude am Fahren. Jetzt fahre ich nach Portimão, freue mich schon auf das Fahren auf dieser tollen Strecke und habe am Donnerstag Geburtstag." ■



YAMAHA

Dominique Aegerter: So überlegen war schon lange kein Supersport-WM-Pilot

Supersport-300-WM

Dean Berta Viñales tot

Im ersten Supersport-300-Rennen ereignete sich eine weitere Katastrophe. Der 15-jährige Dean Berta Viñales stürzte und wurde überrollt, er starb an seinen Verletzungen.

Von: **Imre Paulovits**

Leistungsdichte im Motorsport erzeugt spannende Kämpfe und macht Lust auf mehr. Dass Nachwuchsmeisterschaften geschaffen wurden, in denen sich junge Talente auf engstem Raum duellieren, dass sie hier lernen, sich durchzusetzen und dadurch zu noch besseren Fahrern heranreifen, verheißt dem Motorsport eine vielversprechende Zukunft. Doch in diesem Jahr zeigt sich auch die dunkle Seite. Wo auf so dichtem Raum gekämpft wird, kann man nicht mehr reagieren, wenn andere um einen herum stürzen, und die Gefahr, dass man von den Nachfolgenden überfahren wird, ist groß. Nach Jason Dupasquier in der Moto3-WM und Hugo Millán im European Talent Cup starb in Jerez in der Supersport-300-WM der 15-jährige Spanier Dean Berta Viñales in einem solchen Szenario. Der Vetter von MotoGP-Pilot Maverick Viñales aus dem Team von dessen Vater begann erst, sein Talent zu zeigen. In Magny-Cours wurde er Vierter, in Barcelona Sechster. Nun hat er für seinen geliebten Sport sein Leben gelassen. ■



YAMAHA

Dean Berta Viñales: Das Schicksal ließ ihn sein Talent nicht weiter entwickeln

NACHRICHTEN

SUPERBIKE-WM

Chaz Davies, Supersport-Weltmeister von 2011 und dreifacher Superbike-Vizeweltmeister, hängt Ende der Saison den Helm an den Nagel. Seit 2012 ist er mit Aprilia, BMW und Ducati in der höchsten seriennahen Klasse gestartet und hat mit jedem Fabrikat mindestens ein Rennen in der Superbike-WM gewonnen – bislang insgesamt 32 – sowie 99 Podestplätze. Nach seiner Verletzung in Barcelona hat er sich nun schweren Herzens entschlossen, Ende des Jahres einen Schlussstrich zu ziehen.

SUPERSPORT-WM

Der fünffache Weltmeister Kenan Sofuoglu gab als symbolischen Akt zum Abschied der Supersport-Klasse nach dem klassischen Reglement ein kurzes Comeback. Der 37-jährige Türke fuhr am Freitag die beiden freien Trainings und war im zweiten bereits Siebtschnellster! „Ich bin seit dreieinhalb Jahren gar kein Rennmotorrad mehr gefahren, nur die Minibikes, mit denen ich mit meinen Jungs trainiere", gestand Sofuoglu. „Ich kannte den Slick-Reifen nicht, da habe ich zuerst überhaupt kein Gefühl gehabt. Zum Schluss hat es richtig Spaß gemacht."

SUPERSPORT-300-WM

WM-Leader Adrián Huertas hätte sich in Jerez vorzeitig den Titel sichern können. Dass Titelverteidiger Jeffrey Buis das erste abgebrochene Rennen gewonnen hat, wahrt ihm weiter die Chancen auf die Titelverteidigung. Im zweiten Rennen bekam Huertas zunächst Bremsprobleme, dann wurde er von Álvaro Días Cebrián abgeräumt. Vorne fuhr Bahattin Sofuoglu dem Feld davon, Buis hielt sich lange auf dem zweiten Platz, wurde wegen Verlassens der Strecke zurückgestuft und schließlich Vierter. Huertas geht mit 36 Punkten Vorsprung nach Portimão, wo noch zwei Rennen gefahren werden.

Superbike-WM

Folger zwei Mal in den Punkten

Hoffnungsschimmer für Jonas Folger: In Jerez gab es zwei Mal Punkte für den deutschen BMW-Piloten. Michael van der Mark holte einmal P7, einmal P8 für die Bayern.

Von: **Imre Paulovits**

Da Tom Sykes noch an seiner schweren Gehirnerschütterung laboriert, die er sich bei dem Sturz in Barcelona zugezogen hat, saß in Jerez Michael Laverty auf der zweiten M 1000 RR des Werksteams. Der Nordire versuchte das Motorrad, das seither von Sykes und van der Mark weiterentwickelt wurde, auf seinen Fahrstil anzupassen, kämpfte aber mit der Leistungsentfaltung. So musste er sich vom ersten freien Training an zunächst vom 20. Platz nach vorn arbeiten. In der Superpole schaffte er Startplatz 15, die beiden Rennen beendete er als Zwölfter und Elfter. „Ganz ehrlich hatte ich mir vorgenommen, näher an der Spitze dran zu sein", gab Laverty zu. Auch Michael van der Mark schaffte nur Startplatz 13, doch der Holländer kämpfte sich wieder in seiner gewohnten Manier nach vorn. „Wenn man sieht, wo wir gestartet sind, war Platz 7 im ersten Rennen nicht schlecht. In der Superpole hatte ich nicht das Vertrauen, schneller zu fahren. Nach einer intensiven Datenanalyse haben die Jungs einiges am Bike geändert, und es wurde deutlich besser. Wenn man sich unsere Rundenzeiten, die Konstanz und auch den Rückstand auf den Sieger und die Jungs auf dem Podium ansieht, dann denke ich, dass wir übers Wochenende einen soliden Schritt nach vorn gemacht haben."

Jonas Folger ging gut ins Wochenende, und in der Superpole konnte er sich gleich neben van der Mark auf den vierzehnten Startplatz qualifizieren. Im ersten Rennen fiel er zunächst bis auf Position 17 zurück, über die 20 Runden gelang es ihm, bis auf Platz 14 vorzufahren. Auch im zweiten Rennen fiel er wieder bis 17 zurück, kam diesmal aber gar bis auf den 13. Platz wieder nach vorn. „Es war nicht einfach, sich nach dem Todessturz vom Samstag auf die Rennen zu fokussieren", musste Folger eingestehen. „Zwar liefen die ersten Runden nicht wie erhofft, denn mit neuen Reifen hatte ich noch das Problem, dass der Grip sehr unkontrolliert war. Doch nach fünf, sechs Runden konnte ich meinen Rhythmus aufbauen, und ich habe auch das Motorrad besser gespürt. Ich konnte überholen und habe am Schluss des zweiten Rennens noch auf Leon Haslam und Eugene Laverty aufgeschlossen." ■


BMW

Michael van der Mark: Im ersten Rennen bis auf P7 vorgefahren


BMW

Jonas Folger: Mit frischen Reifen kein gutes Gefühl, danach tolle Aufholjagden

MotoGP

Fernández phänomenal

In Misano durften die beiden nächstjährigen KTM-MotoGP-Junioren Remy Gardner und Raúl Fernández die RC16 probieren. Fernández war Spitze!

Am Mittwoch wurden in Misano statt Danilo Petrucci und Iker Lecuona die beiden nächstjährigen Tech3-KTM-Piloten aus den Boxen des französischen KTM-Teams bedient. Dabei hatten die beiden Führenden der Moto2-WM naturgemäß alle Hände voll zu tun, statt den 145 PS des Triumph-Dreizylinders die doppelte Leistung des KTM-V4 zu bändigen. Doch wie es sich für solche Talente gehört, waren sie trotzdem gleich schnell. Dabei war der 20-jährige Raúl Fernández von Beginn an einen kleinen Ticken schneller als sein um zweieinhalb Jahre älterer australischer Teamkollege. Gardner konnte sich im zweiten Stint noch einmal steigern, Fernández blieb aber um 0,7 Sekunden schneller. Wir werden sicherlich noch viel von ihnen hören. ■ IP


POLARITY PHOTO

Raúl Fernández auf der KTM RC16

NACHRICHTEN

SUPERBIKE-WM

Nach Most startetet Marvin Fritz auch in Jerez mit der YART-Langstrecken-Yamaha in der Superbike-WM. Nachdem er mit dem zehn Kilogramm schwereren und schwächeren Motorrad in der Superpole vier waschechte Superbikes abhängen konnte, wurde er im ersten Rennen 16. und verpasste den letzten WM-Punkt um vier Sekunden. Im zweiten Rennen war Fritz bereits auf Punktekurs, als er einmal neben die Strecke und wieder von P17 beginnen musste. Er verpasste den letzten Punkt um ganze 0,367 Sekunden!

Moto2

Yamaha möchte nach dem Vorbild von KTM eine Nachwuchsförderung vorantreiben und wird hierfür die Struktur von Valentino Rossi nutzen. Schon die letzten Jahre schickte der japanische Hersteller seine in nationalen Meisterschaften geförderten Jung-Piloten in Rossis Mastercamp, nun sollen die Besten von ihnen unter Yamaha-Flagge von Rossi für die MotoGP aufgebaut werden. Das Team wird nächstes Jahr in der Moto2-WM den Namen Yamaha VR46 Master Camp Team tragen.

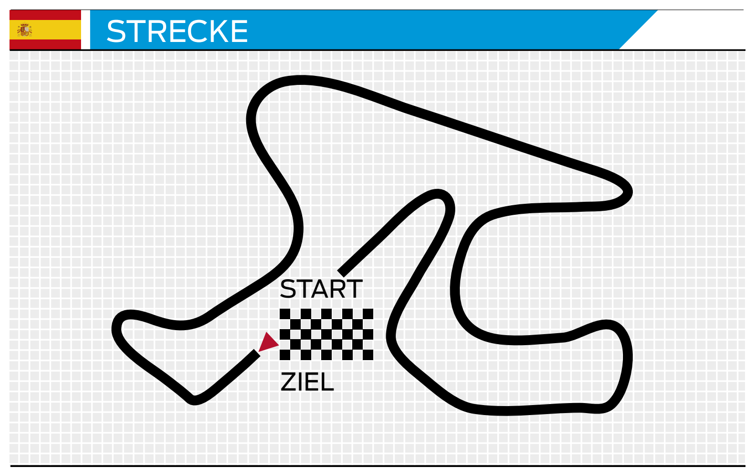
Motorrad-WM

Im nächsten Jahr wird es sowohl in der Moto2 als auch in der Moto3 wieder 15 Teams zu je zwei Fahrern geben. So werden beide kleineren GP-Klassen mit einem 30-Fahrer-Feld starten.

SUPERBIKE-WM-RESULTATE

CIRCUITO DE JEREZ (E) 4,423 KM

STRECKE



SUPERPOLE

1.	Razgatlioglu	1.38,512
2.	Lowes	1.38,539
3.	Rea	1.38,614
4.	Redding	1.38,661
5.	Rinaldi	1.38,860
6.	Locatelli	1.39,056
7.	Baz	1.39,322
8.	Haslam	1.39,423
9.	Bautista	1.39,609
10.	Gerloff	1.39,747
11.	Mercado	1.40,023
12.	Bassani	1.40,081
13.	Van der Mark	1.40,092
14.	Folger	1.40,121
15.	Laverty	1.40,206
16.	Viñales	1.40,273
17.	Nozane	1.40,367
18.	Cavalieri	1.40,433
19.	Fritz	1.40,490
20.	Mantovani	1.40,795

WM-STAND FAHRER

1.	Razgatlioglu	449 Punkte
2.	Rea	429
3.	Redding	375
4.	Rinaldi	227
5.	Locatelli	227
6.	Lowes	199
7.	van der Mark	189
8.	Gerloff	170
20.	Folger	19
23.	Fritz	6

WM-STAND HERSTELLER

1.	Yamaha	474 Punkte
2.	Ducati	459
3.	Kawasaki	443
4.	BMW	235
5.	Honda	199

ERGEBNIS 1. RENNEN

Jerez (E) – 26. September 2021 28. WM-Lauf; 88,460 km über 20 Rdn. à 4,423 km; 22 Fahrer gestartet, 19 gewertet; Wetter/Piste trocken, Luft 22 Grad, Asphalt 29 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rde.	Pkte.
1.	Toprak Razgatlioglu (TR)	Yamaha YZF-R1	20	33.37,061 min	1.39,860	25
2.	Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR	20	+1,225 s	1.39,837	20
3.	Scott Redding (GB)	Ducati Panigale V4 R	20	+2,791 s	1.40,061	16
4.	Andrea Locatelli (I)	Yamaha YZF-R1	20	+3,227 s	1.39,921	13
5.	Alvaro Bautista (E)	Honda CBR 1000 RR-R	20	+8,652 s	1.40,476	11
6.	Loris Baz (F)	Ducati Panigale V4 R	20	+10,414 s	1.40,558	10
7.	Michael van der Mark (NL)	BMW S 1000 RR	20	+12,294 s	1.40,494	9
8.	Axel Bassani (I)	Ducati Panigale V4 R	20	+12,384 s	1.40,731	8
9.	Alex Lowes (GB)	Kawasaki ZX-10RR	20	+13,478 s	1.40,758	7
10.	Garrett Gerloff (USA)	Yamaha YZF-R1	20	+15,594 s	1.40,866	6
11.	Leon Haslam (GB)	Honda CBR 1000 RR-R	20	+24,783 s	1.40,482	5
12.	Eugene Laverty (IRL)	BMW S 1000 RR	20	+26,917 s	1.41,333	4
13.	Kohta Nozane (J)	Yamaha YZF-R1	20	+27,252 s	1.41,225	3
14.	Jonas Folger (D)	BMW S 1000 RR	20	+30,594 s	1.41,448	2
16.	Marvin Fritz (D)	Yamaha YZF-R1	20	+35,902 s	1.41,980	-

ERGEBNIS 2. RENNEN

Jerez (E) – 26. September 2021 29. WM-Lauf; 88,460 km über 20 Rdn. à 4,423 km; 21 Fahrer gestartet, 18 gewertet; Wetter/Piste trocken, Luft 28 Grad, Asphalt 45 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rde.	Pkte.
1.	Toprak Razgatlioglu (TR)	Yamaha YZF-R1	20	33.49,883	1.40,791	25
2.	Scott Redding (GB)	Ducati Panigale V4 R	20	+0,113 s	1.40,776	20
3.	Alvaro Bautista (E)	Honda CBR 1000 RR-R	20	+4,247 s	1.41,107	16
4.	Andrea Locatelli (I)	Yamaha YZF-R1	20	+5,172 s	1.41,126	13
5.	Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR	20	+6,339 s	1.41,136	11
6.	Axel Bassani (I)	Ducati Panigale V4 R	20	+7,780 s	1.40,812	10
7.	Michael Ruben Rinaldi (I)	Ducati Panigale V4 R	20	+11,035 s	1.40,835	9
8.	Michael van der Mark (NL)	BMW S 1000 RR	20	+11,993 s	1.41,303	8
9.	Loris Baz (F)	Ducati Panigale V4 R	20	+12,311 s	1.41,399	7
10.	Garrett Gerloff (USA)	Yamaha YZF-R1	20	+16,651 s	1.41,561	6
11.	Eugene Laverty (IRL)	BMW S 1000 RR	20	+27,224 s	1.41,663	5
12.	Leon Haslam (GB)	Honda CBR 1000 RR-R	20	+27,266 s	1.41,970	4
13.	Jonas Folger (D)	BMW S 1000 RR	20	+27,713 s	1.42,100	3
14.	Samuele Cavalieri (I)	Ducati Panigale V4 R	20	+33,438 s	1.41,868	2
16.	Marvin Fritz (D)	Yamaha YZF-R1	20	+47,308 s	1.41,995	-

SUPERSPORT-WM

Jerez (E) – 26. September 2021 17. WM-Lauf; 75,191 km über 17 Rdn. à 4,423 km; 30 Fahrer gestartet, 22 gewertet; Wetter/Piste trocken, Luft 25 Grad, Asphalt 38 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Dominique Aegerter (CH)	Yamaha YZF R6	29.13,083 min
2.	Philipp Öttl (D)	Kawasaki ZX-6R	+9,609 s
3.	Niki Tuuli (FIN)	MV Agusta F3 675	+10,251 s
4.	Manuel Gonzalez (E)	Yamaha YZF R6	+11,861 s
5.	Federico Caricasulo (I)	Yamaha YZF R6	+13,153 s
6.	Can Alexander Öncü (TR)	Kawasaki ZX-6R	+14,592s
7.	Raffaele De Rosa (I)	Kawasaki ZX-6R	+14,993 s
8.	Steven Odendaal (ZA)	Yamaha YZF R6	+17,639 s
11.	Marcel Brenner (CH)	Yamaha YZF R6	+26,090 s
20.	Stéphane Frossard (CH)	Yamaha YZF R6	+1.00,563 min

SUPERSPORT-300-WM

Jerez (E) – 25. September 2021 13. WM-Lauf; 44,230 km über 10 Rdn. à 4,423 km; 42 Fahrer gestartet, 33 gewertet; Wetter/Piste trocken, Luft 25 Grad, Asphalt 34 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Jeffrey Buis (NL)	Kawasaki Ninja 400	19.17,264 min
2.	Inigo Iglesias (E)	Kawasaki Ninja 400	+0,113 s
3.	Bahattin Sofuoglu (TR)	Yamaha YZF-R3	+0,346 s
4.	Meikon Kawakami (BR)	Yamaha YZF-R3	+0,503 s
5.	Alvaro Diaz Cebrian (E)	Yamaha YZF-R3	+0,637 s
6.	Samuel Di Sora (F)	Kawasaki Ninja 400	+0,699 s
7.	Adrián Huertas (E)	Kawasaki Ninja 400	+0,817 s
8.	Yuta Okaya (J)	Kawasaki Ninja 400	+0,944 s
9.	Marc Garcia (E)	Kawasaki Ninja 400	+1,519 s
10.	Oliver König (CZ)	Kawasaki Ninja 400	+1,585 s

SUPERSPORT-300-WM

Jerez (E) – 26. September 2021 14. WM-Lauf; 57,499 km über 13 Rdn. à 4,423 km; 34 Fahrer gestartet, 27 gewertet; Wetter/Piste trocken, Luft 29 Grad, Asphalt 47 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Bahattin Sofuoglu (TR)	Yamaha YZF-R3	24.47,326 min
2.	Inigo Iglesias (E)	Kawasaki Ninja 400	+3,516 s
3.	Yuta Okaya (J)	Kawasaki Ninja 400	+3,518 s
4.	Jeffrey Buis (NL)	Kawasaki Ninja 400	+3,520 s
5.	Marc Garcia (E)	Kawasaki Ninja 400	+3.813 s
6.	Mirko Gennai (I)	Yamaha YZF-R3	+3,820 s
7.	Meikon Kawakami (BR)	Yamaha YZF-R3	+4,152 s
8.	Ruben Bijman (NL)	Yamaha YZF-R3	+4,264 s
9.	Facundo Llambias (URU)	Yamaha YZF-R3	+4,442 s
10.	Yeray Ruiz (E)	Yamaha YZF-R3	+4,500 s

WM-STAND FAHRER

1.	Aegerter	327 Punkte
2.	Odendaal	265
3.	Öttl	217
4.	Gonzalez	216
8.	Krummenacher	122
17.	Brenner	26
24.	Frossard	10

WM-STAND FAHRER

1.	Huertas	210 Punkte
2.	Buis	174
3.	Booth-Amos	158
4.	Di Sora	123
5.	Sofuoglu	118
6.	Okaya	111
41.	Stange	1

WM-STAND HERSTELLER

1.	Kawasaki	331 Punkte
2.	Yamaha	212
3.	KTM	79



Reiterberger gönnte sich zum Abschluss einen Doppelsieg, Mikhalchik strauchelte

EISELE

Nerven am Anschlag

Die Absage von Valentin Debise für das Hockenheimring-Finale änderte an der Spitze alles. Ilya Mikhalchik durfte sich zum dritten Mal als Superbike-1000-Champion feiern lassen. Hinter ihm ging richtig die Post ab.

Von: **Anke Wieczorek**

Zu Beginn der letzten Woche kam der entscheidende Anruf bei Kawasaki: Die Handverletzung, sie sich Valentin Debise jüngst bei seinem Wildcard-Einsatz in der Supersport-WM zugezogen hat, lässt eine Teilnahme des Franzosen beim IDM-Finale nicht zu. Das änderte alles. Der einzige Titelkonkurrent von Ilya Mikhalchik (EGS-aloha-Van Zon-BMW) war aus dem Rennen, und der 25-jährige Ukrainer verabschiedete wieder in Richtung Kiew. Es ist die Rede davon, dass der vierfache Saisonsieger das nächste Jahr in Spanien verbringt.

Debises unfreiwillige Abwesenheit hatte aber auch einen frisch entfachten Kampf um die Tabellenplätze hinter Mikhalchik zur Folge. Ganz besonders stand der Vizetitel im Fokus. Drei Männer hatten Chancen: Florian Alt (Wilbers-BMW), Luca Grünwald (Kiefer Racing), Vladimir Leonov (Hertrampf MO Yamaha Racing Team). Der Russe hatte mit dem Team letzte Woche noch in Oschersleben getestet. Das zahlte sich aus. „Mit dem Fahrwerk und der Elektronik bewegen wir uns jetzt in dem Fenster, in das wir hinein müssen. Es ist das erste Mal, dass wir etwas finden und gleich in die richtige Richtung schrauben", hielt Teamchef Denis Hertrampf den Fortschritt fest.

Im ersten Rennen ging es drunter und drüber. Durch einen Massen-Crash gab es zunächst eine hohe Ausfallquote. Die GERT56-Kollegen Toni Finsterbusch und Julian Puffe rutschten auf Öl aus. Im Sekundentakt schlitterten Luca Vitali (HRP-Honda), Tim Eby (EGS-alpha-Van Zon-BMW), Björn Stuppi (Kiefer Racing) und Florian Hüsler ins Kiesbett hinterher. Die rote Flagge für den Abbruch des Rennens wurde geschwenkt, und zusätzlich standen die Leucht-Panels am Streckenrand auf Rot. Hockenheim leistet sich diese Anlagen zum Schutz von Fahrern und Streckenposten. Für die Streckenreinigung wurde reichlich Bindemittel eingesetzt. Das Rennen wurde neu gestartet und auf zehn Runden verkürzt. Mikhalchik übernahm die Führung, als ob nichts gewesen wäre. Er fuhr auch an der Stelle mit dem Bindemittel völlig schmerzlos. Das klappte ein einziges Mal, denn kurz darauf stürzte er. Er konnte von Glück reden, dass Leonov und Alt rechts und links neben ihm vorbeischossen und dass Alt nur das ebenfalls mitten auf der Strecke liegende Motorrad touchierte. Alt wiederum hatte Glück, dass er später als Zweiter hinter Sieger Markus Reiterberger ins Ziel kam, denn beinahe wäre er noch mit einem Highsider auf dem behandelten Streckenabschnitt abgeflogen. So war er der Unternehmung Vizetitel aber wieder ein Stück nähergekommen.

Punktlandung: Alt und Mikhalchik (v.l.) können feiern

EISELE

Dritter wurde Leonov, Grünwald musste mit dem vierten Platz vorliebnehmen.

Das letzte und entscheidende Rennen war nichts für schwache Nerven. Als Leonov führte, ging die große Rechnerei los, ja, das könnte passen. Alt war nach den Regeln des Reversed-Grid als Zweiter des ersten Laufes von der achten Position losgefahren und hing fest. Als Leonov an der Spitze von Reiterberger geschnupft wurde, hatte auf einmal Grünwald die besten Karten auf den Vizetitel. Aber inzwischen war auch Alt nicht untätig gewesen. Der Engelskirchener war auf der M 1000 RR der schnellste Mann auf der Strecke und tat, was er tun musste. Als Vierter wurde er mit einem Punkt Vorsprung in der Gesamtwertung vor Grünwald Zweiter.

Reiterberger genehmigte sich einen Doppelsieg. Der Bayer ist der Meinung, dass er die Sprintrennen braucht, um sich weiterzuentwickeln. Das BCC-Team, mit dem er in Schleiz in die IDM zurückgekehrt ist, habe ihm einen Motivationsschub gegeben. Sein Vertrag in der Langstrecken-WM im BMW Motorrad World Endurance Team ist sicher, ebenso sein Testfahrervertrag mit Dunlop. In der IDM sei er mit BCC-Teamchef Andy Gerlich im Gespräch. In der Superbike-WM war „Reiti" nicht auf die Füße gekommen. Dorthin treibt es aktuell auch nicht Vladimir Leonov, denn er hat bei Hertrampf verlängert. ■

IDM Supersport 600

Macht MGM jetzt dicht?

Die Ära von MGM in der IDM neigt sich offensichtlich dem Ende entgegen. Patrick Hobelsberger wurde mit dem Team Sieger der IDM Supersport 600. Sein Weg führt jetzt in die Supersport-WM.

Von: **Anke Wieczorek**

Es hat schon lange hinter den Kulissen gebebt. Nach dem heutigen Stand hatte das Bonovo Action Team by MGM in Hockenheim den letzten Auftritt. Alles hängt davon ab, wie sich MGM in der Zukunft aufstellt. Chef Michael Galinski ist mit dem letztjährigen IDM Superbike-Sieger Jonas Folger in die WM aufgestiegen. Die Prioritäten haben sich verschoben. Vor drei Jahren übernahm Axel Adickes den Job des IDM-Teamchefs in der Superbike- und Supersportabteilung. Er will jetzt aus persönlichen Gründen eine Pause einlegen, gekoppelt mit der Entscheidung, dass es nicht weitergeht. Er sagt: „Wir haben Matej Smrz, Jörg Teuchert, Gareth Jones, Loriz Baz, Damian Cudlin, Florian Alt und zuletzt drei Jahre Marc Moser im Team gehabt. Es waren geile Jahre und Patrick Hobelsberger hat uns jetzt noch den Supersport-Titel gebracht. Wir können die Tür mit ruhigem Gewissen zumachen.“ Adickes schätzt, dass sich Yamaha zunehmend auf das Team von Denis Hertrampf konzentrieren wird.

Während Marc Moser nun wohl ohne Platz dasteht und nach allen Seiten für Angebote offen ist, geht es für Patrick „Pax“ Hobelsberger schnurstracks in die Supersport-WM. Am gestrigen Dienstag hob der Flieger von München nach Faro ab. Am Wochenende findet in Portugal die nächste Supersport-WM-Runde statt und der Bayer hat eine Wildcard. In der IDM gewann der 25-jährige Zimmermann die Hälfte aller Rennen. Seine beiden Verfolger Valentin Debise und Glenn Van Straalen waren nicht in Hockenheim. Dadurch hätte Max Enderlein die Chance gehabt, noch Gesamt-Dritter in der Meisterschaft zu werden, aber sein Ausfall im ersten Lauf verhinderte das um einen einzigen Punkt. ■


EISELE

Marc Moser: Zukunft ungewiss, Team gesucht


EISELE

Patrick Hobelsberger (#52): Ab in die Supersport-WM

IDM Sidecar

Geld sitzt nicht mehr locker

Josef Sattler/Luca Schmidt hätten im Titelkampf für eine Vorentscheidung sorgen können. So aber sitzt dem deutschen Team beim Finale ausgerechnet der achtfache Weltmeister Tim Reeves im Nacken.

Von: **Anke Wieczorek**

In der IDM Sidecar hätten Josef Sattler/Luca Schmidt (Bonovo Action) den Sack zumachen können. Dafür wären zwei Siege nötig gewesen. Dazu kam es nicht: Der achtfache Weltmeister Tim Reeves entschied im ARS F1-Gespann mit seinem Beifahrer Kevin Rousseau den ersten Lauf zu seinen Gunsten. Den zweiten Sieg schnappten sich die Schweizer Markus Schlosser/Marcel Fries. Wer in dieser Saison die Meisterschaft gewinnt, wird sich in einer Woche zeigen. Die finalen Gespann-Läufe finden erst beim Sidecar Festival in Oschersleben vom 1. bis 3. Oktober statt. In der nächsten Saison werden sich einige Teams warm anziehen müssen, für andere dürfte sie attraktiver werden. Jürgen Röder, der die Sidecar-Szene mit horrenden Geldbeträgen unterstützt, wird den Geldbeutel nicht mehr so weit aufmachen wie bisher: „Das Wohlfühlpaket, das einige hatten, gibt es nicht mehr.“ Der Geschäftsmann verfolgt den Plan, auch die Teams im Mittelfeld und weiter hinten zu unterstützen, denn: „Die brauchen wir alle.“ Bevor sich Röder in der FIM Sidecar-WM weiter aus dem Fenster lehnt, will er die nationale Struktur stärken. „Das ist wichtiger, denn sonst stirbt der Turm obendrauf.“ Röder sagt, man müsse sich grundlegend Gedanken über das Sponsoring machen. Ein weiterer Punkt sei das Marketing, in der IDM sollten auch Franzosen und Engländer fahren. Vor allem der Nachwuchs liegt dem Dreirad-Fan am Herzen: „Bis auf ein paar Ausnahmen sind hier alle keine Jungbrunnen. Da muss etwas passieren.“ ■



EISELE

In der IDM Sidecar ist immer noch viel los


EISELE

IDM Supersport 300

Voll abgesahnt

Lennox Lehmann hat den Titel verteidigt, musste nach einem Sturz im zweiten Rennen aber zittern.

Ausgerechnet als es zum großen Showdown kam, spielte die Technik an Lehmanns KTM verrückt und der 15-jährige Dresdener schlitterte in den Kies. Sein Kawasaki-Konkurrent Marvin Siebdrath fuhr im Spitzenfeld mit, und Lehmann wurde zunehmend nervös. Siebdrath hätte das Rennen allerdings gewinnen müssen, um den Spieß noch umzudrehen. Was Lehmann 2022 macht, ist nicht sicher, ein Aufstieg in die Supersport-300-WM gilt als wahrscheinlich. Der erste Auftritt als Wildcard-Fahrer liegt bereits hinter ihm. Mit einer WM-Zusage hält sich das Nachwuchs-orientierte Freudenberg-Team zurück. Um den dritten Platz in der Tabelle entbrannte der Kampf zwischen Dirk Geiger, dessen Chancen theoretischer Natur waren, und Luca De Vleeschauwer. Auch hier hieß es: KTM gegen Kawasaki. Die beiden führten das Rennen an, und das Duell spitzte sich in den letzten zwei Kurven so zu, dass es in einem dramatischen Foto-Finish endete. Die Rennleitung sah Geiger im Vorteil und er bekam den Sieg zugesprochen, aber für den Sprung auf den dritten Tabellenplatz hätte sein Gegner weit hinter ihm ankommen müssen. ■ AWI

NACHRICHTEN

IDM SIDECAR: FRAGEN
Teams mit 1000-ccm-Gespannen sind als Gäste bisher willkommen. Das könnte sich nach der Versammlung der Interessengemeinschaft Gespannrennen (IGG) in Hockenheim ändern. „Sechs Teams müssen sich fest einschreiben, nur dann geht es überhaupt weiter", berichtet Mike Roscher, der 2020 den Titel holte.

IDM: PROMI-AUFLAUF
Beim IDM-Finale tummelte sich die Prominenz, angefangen von Kunstturn-Olympiasieger Fabian Hambüchen bis hin zu Moto2-Weltmeister Stefan Bradl. Ebenfalls gesichtet: Dominic Schmitter, der die IDM Superbike 1000 bis Assen anführte, sich aber dort bei einem Highsider am Kopf verletzte und die Hüfte brach. Gesundheits-Update: „Das Laufen ist schon ohne Krücken möglich. Wenn ich den Kopf nach links neige, sehe ich immer noch alles doppelt." Bis Mitte Oktober wird der angehende Fahrlehrer krankgeschrieben sein.

IDM: TERMINE FÜR 2022
Das sind die vorläufigen Daten: Lausitzring (6.–8. Mai), Oschersleben (2.–5. Juni), Most (Juni), Schleiz (22.–24. Juli), Assen (12.–14. August), tba (tba), Hockenheim (23.–25. September).

ERGEBNIS IDM SUPERBIKE 1000

Hockenheim: 26.09. 2021; 13. IDM-Lauf; 36,92 km über 10 Runden; 28 Fahrer gestartet, 18 gewertet

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Markus Reiterberger (D)	BMW	14.34,070 min
2.	Florian Alt (D)	BMW	+2,138 s
3.	Vladimir Leonov (RUS)	Yamaha	+8,222 s
4.	Luca Grünwald (D)	BMW	+10,663 s
5.	Lukas Tulovic (D)	Yamaha	+14,116 s

Hockenheim: 26.09.2021; 14. IDM-Lauf; 66,456 km über 18 Runden; 28 Fahrer gestartet, 23 gewertet

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Markus Reiterberger (D)	BMW	26.29,738 min
2.	Luca Grünwald (D)	BMW	+1,963 s
3.	Vladimir Leonov (RUS)	Yamaha	+2,334 s
4.	Florian Alt (D)	BMW	+5,448 s
5.	Ilya Mikhalchik (UA)	BMW	+6,255 s

ENDSTAND

1.	Mikhalchik	176 Punkte
2.	Alt	145
3.	Grünwald	144
4.	Leonov	138
5.	Debise	125
6.	Reiterberger	117
7.	Mackels	109
8.	Puffe	101
9.	Moser	94
10.	Schmitter	85
11.	Polita	74
12.	Thöni	70
13.	Finsterbusch	47
14.	Mohr	44
15.	Steinmayr	40

ERGEBNIS IDM SUPERSPORT 600

Hockenheim: 25.09. 2021; 13. IDM-Lauf; 55,38 km über 15 Runden; 31 Fahrer gestartet, 26 gewertet

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Patrick Hobelsberger (D)	Yamaha	22.35,914 min
2.	Kevin Wahr (D)	Yamaha	+0,071 s
3.	Thomas Gradinger (A)	Yamaha	+0,361 s
4.	Sander Kroeze (NL)	Yamaha	+7,224 s
5.	Jan-Ole Jähnig	Yamaha	+12,753 s

Hockenheim: 26.09. 2021; 14. IDM-Lauf; 55,38 km über 15 Runden; 31 Fahrer gestartet, 29 gewertet

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Patrick Hobelsberger (D)	Yamaha	22.39,937 min
2.	Thomas Gradinger (A)	Yamaha	+3,553 s
3.	Kevin Wahr (D)	Yamaha	+4,705 s
4.	Jan-Ole Jähnig (D)	Yamaha	+4,873 s
5.	Sander Kroeze (NL)	Yamaha	+9,931 s

ENDSTAND

1.	Hobelsberger	250 Punkte
2.	Debise	174
3.	Van Straalen	119
4.	Enderlein	118
5.	Wahr	111
6.	Hartog	105
7.	Beinlich	99
8.	Gradinger	97
9.	Jähnig	85
10.	Kofler	80
11.	Vugrinec	57
12.	Iozzo	52
13.	Van der Voort	52
14.	Raemy	40
15.	Hilster	28

ERGEBNIS IDM SUPERSPORT 300

Hockenheim: 25.09. 2021; 13. IDM-Lauf, 25,844 km über 7 Runden; 32 Fahrer gestartet, 24 gewertet

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Lennox Lehmann (D)	KTM	11.38,905 min
2.	Marvin Siebdrath (D)	Kawasaki	+0,030 s
3.	Dirk Geiger (D)	KTM	+0,127 s
4.	Luca de Vleeschauwer (B)	Kawasaki	+0,224 s
5.	Leo Rammerstorfer (A)	KTM	+0,705 s

Hockenheim: 26.09. 2021; 14. IDM-Lauf; 47,996 km über 13 Runden; 32 Fahrer gestartet, 23 gewertet

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Dirk Geiger (D)	KTM	21.27,088 min
2.	Luca de Vleeschauwer (B)	Kawasaki	+0,002 s
3.	Micky Winkler (D)	Kawasaki	+5,100 s
4.	Sasha de Vits (B)	Yamaha	+5,261 s
5.	Marvin Siebdrath (D)	Kawasaki	+6,691 s

ENDSTAND

1.	Lehmann	203 Punkte
2.	Siebdrath	180
3.	De Vleeschauwer	160
4.	Geiger	144
5.	Winkler	124
6.	Khan	94
7.	Rammerstorfer	83
8.	Smits	83
9.	Erhard	81
10.	Beinlich	72
11.	Doornenbal	49
12.	Svendsen	48
13.	Szamado	42
14.	Molenaar	32
15.	Suranyi	32

ERGEBNIS IDM SIDECAR 600

Hockenheim: 25.09. 2021; 9. IDM-Lauf; 29,536 km über 8 Runden; 20 Fahrer gestartet, 15 gewertet

	Team	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Reeves/Rousseau (GB/F)	Adolf RS F1	12.31,687 min
2.	Schlosser/Fries (CH/CH)	LCR F1	+0,133 min
3.	Streuer/Remmé (NL/NL)	Adolf RS F1	+6,276 min

Hockenheim: 26.09. 2021; 10. IDM-Lauf; 51,688 km über 14 Runden; 20 Fahrer gestartet, 12 gewertet

	Team	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Schlosser/Fries (CH/CH)	LCR F1	21.59,719 min
2.	Reeves/Rousseau (GB/F)	Adolf RS F1	+2,481 s
3.	Sattler/Schmidt (D/D)	Adolf RS F1	+28,564 s

IDM-STAND

1.	Sattler	175 Punkte
2.	Reeves	140
3.	Schwegler	135
4.	Kimeswenger	98
5.	Kranenburg	88
6.	Streuer	87
7.	Remse	83
8.	Zimmermann	82
9.	Schlosser	81
10.	Nicholls	55

Speedway-Bundesliga-Finale Güstrow

Titel verteidigt

Der MSC Brokstedt verteidigte seinen vor zwei Jahren gewonnenen Bundesligatitel. Allerdings, Corona geschuldet, in einem Eintagesfinale in Güstrow.

Von: **Thomas Schiffner**

Da alle vier schon in den 2020 teilnahmeberechtigten Teams Landshut, Brokstedt, Güstrow und Stralsund vor 1630 Zuschauern in Güstrow starteten, traten die Teams erstmals paarweise pro Lauf gegeneinander an. Obwohl Brokstedt nach Papierform leicht favorisiert war, lag Rekordmeister Landshut zur Halbzeit mit zwei Punkten Vorsprung vorn. Das, obwohl die Devils ihren Kapitän Martin Smolinski zu Hause gelassen hatten, um ihn für das polnische Ligafinale am Sonntag (siehe Nachrichten) zu schonen.

Güstrow und Stralsund lagen zu diesem Zeitpunkt gleichauf auf P3. Dann konnte Güstrow einen Zwei-Punkte-Vorsprung gegen Stralsund verteidigen und kam auf Platz 3. Dass es für den Gastgeber nicht mehr wurde, lag vor allem an der schwach besetzten Ausländerposition mit dem Aussie Rohan Tungate.

Brokstedt lag da schon vier Punkte hinter Landshut, doch die Wikinger konnten mit 4:2- und 5:1-Siegen durch Huckenbeck und Blödorn den Rückstand in einen Vorsprung verwandeln. Landshut hätte mit einem Doppelsieg im letzten Lauf noch ein Stechen erzwingen können, doch hinter Dimitri Bergé sicherten Kevin Wölbert/Rohan Tungate Güstrow Platz 3 und indirekt Brokstedt den Meistertitel. ■



QUASCHNING

Güstrow mit Kevin Wölbert vor Brokstedt, am Ende aber nur Dritter

SPEEDWAY-BUNDESLIGA

Güstrow (D): 25. September

1. **MSC Brokstedt 43 Punkte:** Timo Lahti 18, Max Dilger 2, Kai Huckenbeck 16, Norick Blödorn 7+3, Lukas Fienhage 0
2. **AC Landshut 41 Punkte:** Valentin Grobauer 8+1, Erik Riss 12+2, Sandro Wassermann 6+2, Dimitri Bergé 15+1
3. **MC Güstrow 31 Punkte:** Kevin Wölbert 13+1, Michael Härtel 11, Ben Ernst 1, Rohan Tungate 6+2
4. **MC Stralsund 29 Punkte:** Réne Deddens 7, Marius Hillebrand 4+2, Pawel Przedpelski 9+1, Tobias Busch 9+1

NACHRICHTEN

HANSEN AUF TITELKURS

Der Pole Jakub Miskowiak gewann den zweiten Finallauf der Speedway-U21-WM in Krosno vor Landsmann Mateusz Cierniak und dem Dänen Mads Hansen. Lukas Baumann wurde 15. Hansen (36 Punkte) hat vor dem letzten Finalrennen am Samstag in Pardubice beste Titelchancen vor Wiktor Lampart (30).

LANDSHUT MIT AUFSTIEGSCHANCE

Die Landshut Devils gewannen das erste Play-off-Finale der 2. Polnischen Speedway-Liga gegen Opole zu Hause klar mit 52:38 Punkten. Beste Landshuter waren Bergé (14 Punkte), Smolinski (11) und Huckenbeck (9). Verliert der ACL am Sonntag in Opole mit maximal 13 Punkten Differenz, steigen die Bayern in die 1. Polnische Liga auf.

WÖLBERT-SIEG

Das Speedway-Rennen „Race of the Night" in Wittstock am Freitag gewann Kevin Wölbert vor Norick Blödorn und Max Dilger.

Enduro-DM Burg

Vorzeitig Meister

Der Lauf zur Enduro-DM über zwei Tage in Burg war auch der vorletzte Wettbewerb der Meisterschaft. So konnte bereits ein Titelträger vorzeitig gekürt werden.

Von: **Robert Pairan**

In der E1-Klasse konnte GasGas-Fahrer Yanik Spachmüller nicht nur beide Tage gewinnen, sondern gleichzeitig seinen ersten DM-Titel einfahren: Er kann beim Finale in Woltersdorf nicht mehr eingeholt werden.

„Der vierte Platz im Championat am ersten Tag war natürlich wirklich gut", freute sich der Franke. „Ich wollte am zweiten Tag genauso fahren, doch dann merkte ich, dass mich nach der Hälfte der Distanz so langsam die Kräfte verließen. Dann habe ich versucht, sicher zu Fahren und nichts mehr zu riskieren." Doch diese sichere Fahrt war schnell genug für den erneuten Tagessieg und Platz 4 in der Championatswertung.

Die meisten Fahrer hatten ihre Probleme mit der Strecke: Zahlreiche Stürze, die harmlos verliefen, aber Zeit kosteten, nervten die Fahrer, die teilweise mehr mit dem Staub als der Konkurrenz kämpften. Selbst Luca Fischeder musste zweimal unfreiwillig zu Boden. Trotzdem schaffte der Sherco-Fahrer zwei Bestzeiten gegen seinen Teamkollege Hamish Macdonald, gewann beide Tage die E3-Klasse und wurde zweimal Zweiter in der Gesamtwertung.

Aber auch der Neuseeländer tat sich auf dem Weg zur Titelverteidigung im Enduro-Championat ziemlich schwer: „Am ersten Tag dauerte es einige Zeit, bis ich richtig in den Rhythmus kam und pushen konnte. Fast das Gleiche am zweiten Tag, da liefen erst die beiden letzten Runden so, wie ich es gewohnt bin." Doch gleichzeitig lobte er seinen Teamkollegen: „Es ist schön, dass der Luca ein bisschen Druck macht und man richtig kämpfen muss." Auch wenn am Ende natürlich das Ergebnis für den Sherco-Fahrer wieder passte – an beiden Tagen Gesamtsieg aller Fahrer. ■

ENDURO-DM

Burg (D): 25./26. September

1.	Ham. Mc Donald (NZ), Sherco	1-1
2.	Luca Fischeder, Sherco	2-2
3.	Edward Hübner, KTM	3-3
4.	Yanik Spachmüller, GasGas	4-4
5.	Andreas Beier, KTM	5-5
6.	Robert Riedel, KTM	7-6
7.	Benjamin Meusel, GasGas	8-8
8.	Florian Görner, KTM	9-7
9.	Nick Emmrich, KTM	11-9
10.	Paul Roßbach, Beta	10-10

MEISTERSCHAFTSSTAND

nach 5 von 6 Läufen

1.	Hamish Mc Donald	376	Punkte
2.	Luca Fischeder	353	
3.	Edward Hübner	307	
4.	Yanik Spachmüller	286	
5.	Andreas Beier	276	
6.	Chris Gundermann, KTM	264	
7.	Benjamin Meusel	256	
8.	Nick Emmrich	238	
9.	Paul Roßbach	228	
10.	Kevin Nieschalk, KTM	218	



ARCHER

Die Blauen erstrahlen in Gold: Lupino, Cairoli und Guadagnini Nations-Sieger

Azzurri mit Gold

Im strömenden Regen von Mantova setzten sich die Italiener unter Kapitän Antonio Cairoli hauchdünn in einem spektakulären Krimi gegen die favorisierten Titelverteidiger der Niederlande mit Dominator Jeffrey Herlings durch. Rang 3 eroberte überraschend das englische Team um den bärenstarken Ben Watson. Team Deutschland mit Nagl, Jacobi und Längenfelder agierte glücklos und landete auf Platz 11.

Von: **Frank Quatember**

Das MXoN ist und bleibt das spannendste Rennen jeder Motocross-Saison, daran kann auch die Corona-Pandemie nichts ändern. Obwohl die 74. Auflage des legendären Rennens mitten in der laufenden WM-Saison stattfand und mit dem Fehlen der Amerikaner und zahlreicher Top-Piloten unter schlechten Vorzeichen stand, wurde es sportlich ein voller Erfolg. Der denkbar knappe Sieg der Italiener beim „Finale dahoam“, der erste MXoN-Triumph für den neunmaligen Weltmeister Cairoli im letzten Jahr seiner großen Karriere, das Penalty-Drama um seinen Teamkollegen Lupino – all das bleibt in Erinnerung.

Dabei sah es zu Beginn alles andere als nach einem Sieg für Cairoli und Co. aus. Der erste Lauf im Kampf um die berühmte Chamberlain-Trophy startete explosiv. Die Topfavoriten Cairoli und Glenn Coldenhoff wurden weit nach außen abgedrängt, gerieten aneinander und mussten zu Boden. Die Spitze war weg, angeführt von Startsieger Arnaud Tonus, der seine Führung aber sofort an den Letten Karlis Sabulis abgeben musste.

1. Lauf: MXGP/MX2

MX2-Weltmeister Tom Vialle und leider auch Max Nagl stürzten gleich zu Beginn; für den Bayern bedeutete es das Aus mit kaputtem Schalthebel. Vialle dagegen blieb im Rennen und setzte sich in Runde 6 an das Hinterrad des langen Dänen Thomas Kjer Olsen, der problemlos Sabulis zur Führung passiert hatte. Das Duo zog souverän seine Runden im nassen und tiefen Sand und bekam auf dem Weg zum Ziel nur noch Gesellschaft von Ben Watson. Jungstar Mattia Guadagnini holte sensationell Platz 5, während Cairoli die Top 20 verfehlte. Nach Lauf 1 waren Italiener und Holländer ernüchert, obenauf dagegen die Franzosen, Engländer und überraschend die starken Belgier.

> „Ich war angeschlagen und bin vorsichtig gefahren. Am Ende haben unsere beiden Jungs mehr als ich geleistet, es ist unfassbar, was heute passiert ist.“
> Tony Cairoli, MXoN-Sieger

Es war schon nahezu unheimlich, aber auch in Lauf 2 ging der Holeshot inklusive 1000-Euro-Prämie an die Schweiz in Gestalt von Valentin Guillod. Natürlich konnte der Eidgenosse Jeffrey Herlings nicht aufhalten, doch Guillod hielt bis zur Ziellinie Platz 2, gefolgt von Austrias KTM-Jungstar Rene Hofer. Während Herlings wie eine Maschine die zerfurchten Sandwellen durchpflügte, mussten viele Piloten an ihre absolute Leistungsgrenze gehen. Das hatte Folgen, zunächst stürzte der schlecht gestartete Tom Vialle und schied aus. Nächstes Opfer war Teamkollege Mathys Boisramé, der aber weiterfahren konnte. Auch der zweite Holländer Roan van de Moosdijck patzte, ganz im Gegenteil zu den Italienern Guadagnini und Lupino auf den Rängen 6 und 7. Die Spannung vor Lauf 3 war enorm.

Es ging um alles im Rennen der MXGP- und Open-Klasse, und der Brite Ben Watson holte den wichtigen Holeshot. Überflieger Jeffrey Herlings machte aber sofort mächtig Druck und ging im Doppelpack mit Cairoli am Engländer vorbei. Der zweite Holländer Coldenhoff war bis in die Haarspitzen motiviert, kämpfte



ARCHER

Letztes Nationencross: Tony Cairoli erstmals MXoN-Sieger



ARCHER

Trotz Doppelsieg: Herlings mit den Niederlanden „nur" Zweiter

sich erst auf Platz 4 und in Runde 7 energisch ebenfalls an Watson vorbei. Italiens Nr. 2, Lupino, lag zunächst als Sechster super platziert, stürzte aber heftig und wirkte dann wie ein angeschlagener Boxer. Mit der Nachricht, dass Lupino wegen Abkürzens nach dem Start eine Strafversetzung von 10 Plätzen drohte, wurde es ungemütlich in der italienischen Box. Es stand Unentschieden zwischen den Niederlanden und Italien, Lupino musste also einen Fahrer passieren, und das schaffte der taumelnde KTM-Pilot auf der allerletzten Rille. Der Rest war Freude pur, Fahrer, Fans und Team in Blau feierten in Ekstase den ersten MXoN-Triumph Italiens seit 19 Jahren. „Ich war angeschlagen vor dem letzten Lauf und bin vorsichtig gefahren", schilderte Cairoli überglücklich sein Rennen. „Dann hörte ich über die Verbindung im Helm, dass etwas mit Lupino passiert war. Am Ende haben die beiden Jungs mehr als ich geleistet, es ist unfassbar, was heute passiert ist."

Die siegessicheren Holländer hingegen waren traurig, Pechvogel Coldenhoff den Tränen nah: „Wir sind unglaublich enttäuscht. Wir kamen her, um zu gewinnen, und das war möglich. Ich habe es mit meinem ersten Lauf verbockt."

Stolze Briten auf Platz 3

Auf Podiumsplatz 3 wurde dagegen gejubelt. Ben Watson, bester Fahrer der MXGP-Kategorie: „Als Team haben wir funktioniert, jeder hat alles aus sich herausgeholt. Und das trotz meines Sturzes. Wir sind heute einfach nur stolz auf uns."

Das Schweizer Team mit Tonus, Guillod und dem jungen Mike Gwerder belegte einen beachtlichen achten Platz. Vermisst wurde schmerzlich Jeremy Seewer, der aufgrund einer Corona-Infektion zu Hause blieb.

Henry Jacobi, Max Nagl und Simon Längenfelder hatten sich in der Samstags-Qualifikation mit Rang 5 eine tolle Ausgangsposition für den Rennsonntag geschaffen. Doch leider kam mit dem Regen das Pech für Team Deutschland, nach der DNF von Nagl in Lauf 1 ereilte auch Henry Jacobi im letzten Lauf dasselbe Schicksal. Besonders schade, weil der Honda-Pilot in seinem ersten Auftritt als Lauf-Fünfter glänzte. Youngster Längenfelder überzeugte bei seiner MXoN-Premiere mit den Rängen 16 und 24. ■

MOTOCROSS DER NATIONEN MXGP/MX2

Mantova (I): 26. September, Wetter: Regen, 20 Grad.
1. Lauf: 38 Fahrer gestartet, 38 gewertet,
17 Runden à 1,670 km (= 28,390 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Thomas Kjer Olsen (DK)	Husqvarna	17	35.32,712 min = 47,922 km/h
2.	Tom Vialle (F)	KTM	17	+ 1,476 s
3.	Ben Watson (GB)	Yamaha	17	+ 4,751 s
4.	Arnaud Tonus (CH)	Yamaha	17	+ 33,115 s
5.	Mattia Guadagnini (I)	KTM	17	+ 33,789 s
6.	Cyril Genot (B)	KTM	17	+ 41,608 s
7.	Vsevolod Brylyakov (RUS)	Honda	17	+ 42,832 s
8.	Rene Hofer (A)	KTM	17	+ 47,009 s
16.	Simon Längenfelder (D)	GasGas	17	+ 1.21,852 min
25.	Michael Sandner (A)	KTM	17	+ 2.09206 min

MOTOCROSS DER NATIONEN MX2/OPEN

Mantova (I): 26. September, Wetter: Regen, 20 Grad.
2. Lauf: 40 Fahrer gestartet, 39 gewertet,
16 Runden à 1,670 km (= 26,720 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Jeffrey Herlings (NL)	KTM	16	34.33,811 min = 46,384 km/h
2.	Valentin Guillod (CH)	Yamaha	16	+ 49,117 s
3.	Rene Hofer (A)	KTM	16	+ 50,463 s
4.	Brent Van Doninck (B)	Yamaha	16	+ 59,303 s
5.	Henry Jacobi (D)	Honda	16	+ 1.09,370 min
6.	Mattia Guadagnini (I)	KTM	16	+ 1.19,682 min
7.	Alessandro Lupino (I)	KTM	16	+ 1.22,312 min
24.	Simon Längenfelder (D)	GasGas	15	+ 1 Runde
25.	Marcel Stauffer (A)	KTM	15	+ 1 Runde
30.	Mike Gwerder (CH)	KTM	15	+ 1 Runde

NATIONENWERTUNG

1.	Italien	37 Punkte
2.	Niederlande	38
3.	Großbritannien	39
4.	Russland	44
5.	Frankreich	50
6.	Belgien	74
7.	Estland	78
8.	Schweiz	80
9.	Österreich	82
11.	Deutschland	101

MOTOCROSS D. NATIONEN MXGP/OPEN

Mantova (I): 26. September, Wetter: Regen, 20 Grad.
3. Lauf: 37 Fahrer gestartet, 37 gewertet,
17 Runden à 1,670 km (= 28,390 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Jeffrey Herlings (NL)	KTM	17	36.25,997 min = 46,754 km/h
2.	Antonio Cairoli (I)	KTM	17	+ 55,480 s
3.	Glenn Coldenhoff (NL)	Yamaha	17	+ 1.03,943 min
4.	Ben Watson (GB)	Yamaha	17	+ 1.07,886 min
5.	Evgeny Bobryshev (RUS)	Husqvarna	17	+ 1.44,958 min
6.	Shaun Simpson (GB)	KTM	17	+ 1.51,152 min
7.	Vsevolod Brylyakov (RUS)	Honda	17	+ 1.57,546 min
18.	Valentin Guillod (CH)	Yamaha	16	+ 1 Runde
19.	Max Nagl (D)	Husqvarna	16	+ 1 Runde
21.	Marcel Stauffer (A)	KTM	16	+ 1 Runde

MOTOCROSS DER NATIONEN/B-FINALE

Mantova (I): 26. September, Wetter: Regen, 20 Grad.
34 Fahrer gestartet, 34 gewertet,
12 Runden à 1,670 km (= 20,040 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Miro Sihvonen (FIN)	Honda	12	24.12,341 min = 49,674 km/h
2.	Jason Meara (IRL)	Kawasaki	12	+ 0,861 s
3.	Lorenzo Locurcio (VEN)	KTM	12	+ 15,552 s
4.	Tomasz Wysocki (PL)	KTM	12	+ 21,353 s
5.	Gabriel Chetnicki (PL)	Suzuki	12	+ 28,007 s
6.	Jan Pancar (SLO)	KTM	12	+ 28,961 s
7.	Tomas Kohut (SK)	KTM	12	+ 30,540 s
8.	Emil Weckman (FIN)	Honda	12	+ 31,428 s
9.	Stuart Edmunds (IRL)	Husqvarna	12	+ 32,178 s
10.	Raim. Trasolini (VEN)	KTM	12	+ 41,768 s

EINZELWERTUNG

	MXGP	
1.	Ben Watson (GB)	7 Punkte
2.	Vsevolod Brylyakov(RUS)	14
3.	Thomas Kjer Olsen (DK)	14
9.	Arnaud Tonus (CH)	30
	MX2	
1.	Rene Hofer (A)	11 Punkte
2.	Mattia Guadagnini (I)	11
3.	Isak Gifting (S)	22
8.	Simon Längenfelder (D)	40
	Open	
1.	Jeffrey Herlings (NL)	2 Punkte
2.	Evgeny Bobryshev (RUS)	15
3.	Shaun Simpson (GB)	18



MOTOR MARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



Aston Martin







New Vantage Manual, 09/2019, 6306 km, Sabiro Blue, Leder/Alcantara Obsidian Black, Vollausstattung, UPE 213.350,- Hauspreis: 149.900,-. Royal Motors Kempen GmbH, Raderthalgürtel 2, 50968 Köln, Tel. 0221/93478078. Besuchen Sie die größte Aston Martin Auswahl Europas in Köln. info@astonmartin-koeln.de, www.astonmartin-koeln.de H

Audi



Suche Urquattro Bj. 80/81 + 20V. Tel. 0171-8383093

Bentley



FLYING SPUR W12, Vollausstattung. Bestzustand, Privatverkauf aber Test, Service, Garantie, alles neu bei Bentley, EZ 2017, 21800 km, 114.500,- €. Tel. 0172/8667555

BMW



M3 E46, 1. Hand, Schaltgetriebe, 67550 km, 343 PS, silber, VB 52.000,- €. 36037 Fulda, Tel. 0160/97068900

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 57220

BMW Alpina

Suche Alpina Fzg. bis 2003. 0172/8339378 H

Ferrari



575 Maranello F1, 2004, 37500 km, dt. Fzg., Fiorano-Paket, Scheckheft, Bestzustand, 89.500,- €. AUTOSALON-ISARTAL, Thomas Franz, Wolfratshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, Tel. 089/74424460, www.autosalon-isartal.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 57228

Suche Testarosssa Bj. 85/86. Tel. 0171-8383093

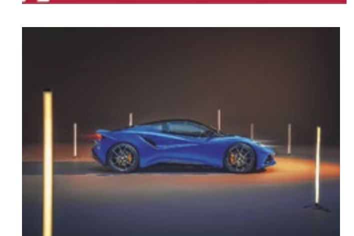
Spezial-Sportwagenversicherung, günst. Beiträge. asfimo GmbH, Tel. 02402/768989 H

Jaguar

F-Type, Bj. 2013, schwarz, 12500 km, TÜV neu, nur im Sommer gefahren, top Zustand, 52.000,- €. Tel. 08039/840

ERSATZTEIL-GROSSLAGER!Neuu.gebr., a. Typen. www.jaguar-teile.de 04332/1419 H

Lotus



Der neue Lotus Emira ab sofort bei Jacobs Sportscars GmbH vorbestellbar. info@jacobs-sportscars.de, T. 02403/748820 H

Suche Elise + Exige. Tel. 0172/9342421 Fan-Shop: www.bf-sportwagen.de H

Mercedes



AMG GTS Heckflügel-Frontsplitter-Flics, 34000 km, 375 kW (510 PS), dunkelgrau, Klima, VB 92.000,- €, 1. Hand, unfallfrei, neue Reifen, TÜV bis 2023, nur Handwäsche, alle Inspektionen bei AMG durchgeführt. Stefan Hammel, 63110 Rodgau, Tel. +49 171 8696410

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 57284



E 400 d 4MATIC AMG/LED/HeadUp/SHD/DAB, EZ 10/2018, 66600 km, 250 kW (340 PS), obsidianschwarz, Navi, SD, SHZ, NR-Fzg., 45.700,- € (MwSt. awb.) Burger Schloz Automobile GmbH & Co. KG, Stuttgarter Str. 60, 73614 Schorndorf, Tel. 07181/2086129, www.burgerschloz.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 57209

Suche 300 SL Bj. 86-89. Tel. 0171-8383093



E 300 de T AMG, EZ 06/2019, 38249 km, 143 kW (194 PS), selenitgrau-met., + Night + PlugIn + COM + Wide + Distr. u.v.m., 47.955,- € (MwSt. awb.) Emil Frey Kassel/Göttingen GmbH, Sandershäuserstr. 101 + 110, 34123 Kassel, Tel. 0561/5000900, www.mercedes-benz-emilfrey-kasselgoettingen.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 57182



GLC 350 d 4MATIC Coupé AMG/AHK/SHD, EZ 07/2018, 70750 km, 190 kW (258 PS), selenitgrau, Navi, SD, SHZ, NR-Fzg., AHK, 49.800,- € (MwSt. awb.) Burger Schloz Automobile GmbH & Co. KG, Stuttgarter Str. 60, 73614 Schorndorf, Tel. 07181/2086129, www.burgerschloz.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 57210

Suche SLS-Coupé. Tel. 0172/9342421 H



SLS- / G-PARADE: div. Modelle ab Lager. WIR KAUFEN AN! Kfz-Handel am Tegernsee, varex@varex.com, 08022/6607080H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 57203

Service

Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen

Tel. 0711/320 688 88
Fax 0711/1 82 - 25 50

Bestellservice* und Abo-Service
motorsportaktuell@dpv.de
*Bitte Bankverbindung angeben

Chiffre

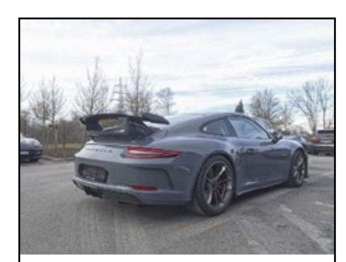
Zuschriften richten Sie bitte an:
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG



MOTOR SPORT aktuell
Chiffre Nr. ...
70162 Stuttgart

www.Rennsportshop.com

Porsche



991 GT 3, 200 km, 368 kW (500 PS), grau, Klima, VB 169.900,- €. Neuwagenzustand, Approved / Garantieverlängerung neu, Garagenfahrzeug, wegen Ausland nun Verkauf. 83700 Rottach-Egern, Tel. 0171/6972002

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 57251

993 Carrera S4, Bj. 98, orig. 23000 km, neuw., 150.000,- €. Tel. 0034/9669425941

WIR SUCHEN IHREN GEPFLEGTEN SPORTWAGEN + HOCHWERTIGEN OLDTIMER, Sofortankauf oder Kommission in Bestlage München-Süd AUTOSALON-ISARTAL, Thomas FRANZ, Wolfratshauserstr. 64, 82065 Baierbrunn, Tel. 089/74424460, service@autosalon-isartal.de, www.autosalon-isartal.de H

Renn/Rallye

Hewland Vertrieb Deutschland, Wartung, Verkauf, großes E-Lager. Tel. 02242/6840, E-mail: motorsportRiegl@aol.com H



Smart

www.berlin-tuning.com H



VW



>>>Das exklusive Understatement<<<
Wir beraten Sie gerne:
www.feine-cabrios.de
info@feine-cabrios.de
FON: +49-8453-347467 H



Veranstaltungen

Freies Fahren Autodrom Most am 24. Oktober 2021 www.amc-burgau.de

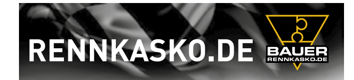


Verschiedenes

Leder und Alcantara für PKWs, qm ab 40,- €. Tel. 0221/9712233, www.autoleder-service.de H



Versicherungen







Motorradmarkt

Rennmaschinen



350 ccm Rennmaschine, Bj. 1977, nur 3 Stück hergestellt, E-Teile, VB 8500,- €. Bernd Vogt, Schlossweg 6, 79294 Sölden



MOTOR SPORT aktuell

Jetzt online abonnieren!

- *Leser werben Leser*
- *Testabos*
- *Jahresabos*
- *Geschenkabos*

Top-Prämien und attraktive Geschenke zur Auswahl!

www.motorsport-aktuell.com/abo

MOTORSPORT aktuell MOTORMARKT ANZEIGEN-SERVICE

■ Anzeigenannahme: Tel. 0711/182-188 (Mo.–Do. von 8–18 Uhr, Fr. von 8–16 Uhr) ■ Fax: 0711/182-1783

Anzeigen-Coupon bitte vollständig ausgefüllt und unterschrieben einsenden an:

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Fahrzeugmarkt MSA
D-70162 Stuttgart

oder auch über unseren elektronischen Bestellcoupon unter **www.bestell-coupon.de/msa**

Anzeigentext: (Pro Zeile ca. 30 Zeichen inkl. Satzzeichen und Zwischenräume)

msa 42/21

Bitte veröffentlichen Sie den Text _____ mal ab der nächstmöglichen Ausgabe

Und zwar in der Rubrik __________

unter ❑ Autos ❑ Motorräder

❑ als Privatanzeige

❑ als gewerbliche Anzeige (wird mit "H" gekennzeichnet)

❑ mit Foto (max. Höhe 35 mm)
privat zzgl. 30,– €
gewerbl. zzgl. 50,– € (Mindestgröße 3 Zeilen)

❑ unter Chiffre zzgl. 10,– €

Bitte senden Sie mir gegen Berechnung ein Exemplar von:

❑ MOTORSPORT aktuell € 2,70
❑ auto motor und sport € 4,50
❑ MOTORRAD € 4,50
❑ sport auto € 5,50

Bitte ankreuzen	Gewünschte Kombination (gilt nur für die Bundesrepublik Deutschland)	Anzeigenpreise privat € bis 4 Zeilen	jede weitere Zeile	Anzeigenpreise gewerblich* € 1 Zeile	2 Zeilen	3 Zeilen	jede weitere Zeile
❑	MOTORSPORT aktuell	17,–	4,25	9,20	16,10	18,40	4,60
❑	MOTORSPORT aktuell + MOTORRAD	21,–	5,25	15,-	30,-	45,-	15,-
❑	MOTORSPORT aktuell + auto motor sport + sport auto	60,–	15,–	50,40	88,20	100,80	25,20

* zzgl. MwSt.

❑ **Bitte schicken Sie mir eine Rechnung (zahlbar sofort nach Erhalt)**

Name /Firma

Vorname (ausgeschrieben)

Straße/Nr. (kein Postfach)

PLZ/Ort

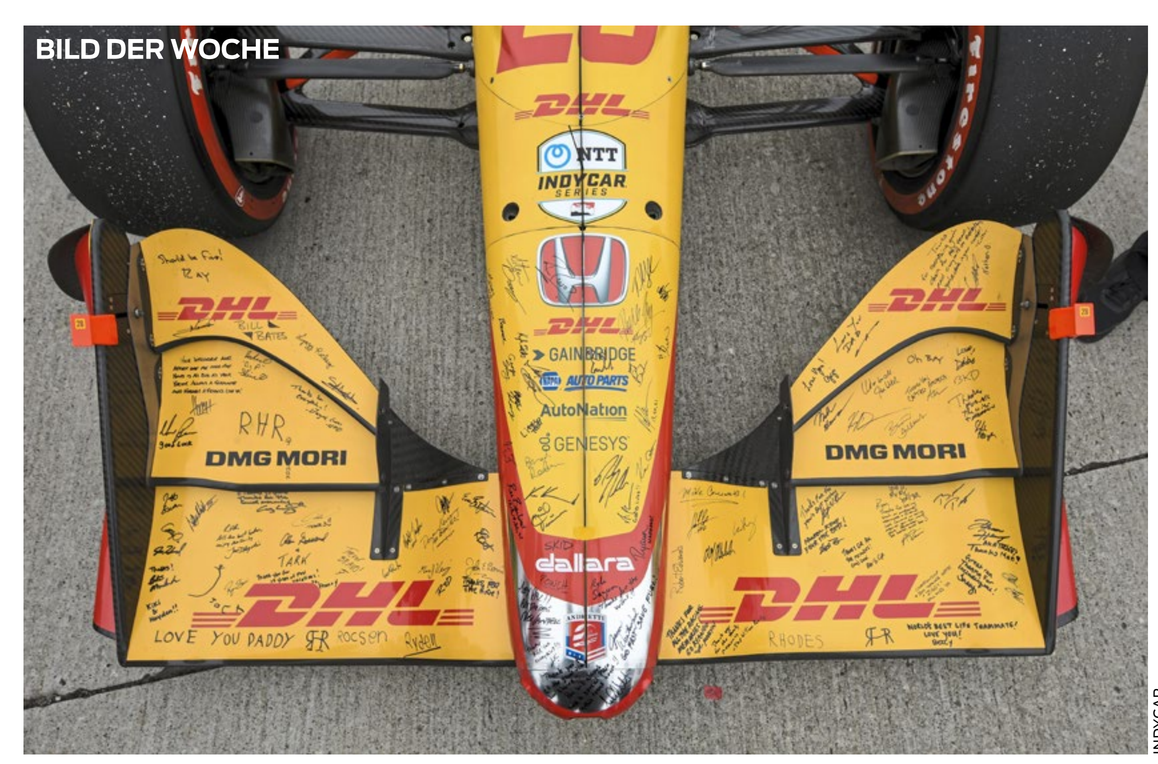
Telefon mit Vorwahl Mobil

E-Mail

Rechtsverbindliche Unterschrift Datum

Leserbriefe

BILD DER WOCHE



INDYCAR

Nach zwölf Jahren verlässt Ryan Hunter-Reay das Andretti-Team. Zum Abschied durften alle auf der Nase unterschreiben

Unsportliche DTM-Blockade

zur DTM in Assen
MSa 41/2021

Was beim Samstagsrennen der DTM in Assen demonstriert wurde, konnte man diese Saison schon mehrmals beobachten. Aber dieses Mal wurde die rollende Blockade für jeden ersichtlich mit generalstabsmäßiger Perfektion durchgezogen. Für mich ist das ein überaus unsportliches Verhalten. Das hat nichts mit normaler Taktik zu tun. Die TV-Kommentatoren reden dieses Verhalten auch noch schön, indem sie behaupten, der Fahrer kämpfe um seine Position. Da wäre eine kritischere Berichterstattung angebracht. Ich wage mir gar nicht vorzustellen, was die Strategen beim Endlauf am Norisring noch aus dem Hut zaubern. Das ultimative Szenario für mich ist, dass nur das Auto mit Aussicht auf die Meisterschaft seinen normalen Stopp durchführt und alle anderen Autos der Marke bis zur letzten Runde nebeneinander fahrend die Strecke dichtmachen. Um dieser groben Unsportlichkeit endlich einen Riegel vorzuschieben, gibt es meiner Meinung nach nur eine Lösung: Einführung eines Boxenstoppfensters zur Rennmitte. Einschränkung der taktischen Möglichkeiten hin oder her.

Harry Maurer
D-91341 Röttenbach

Objektiv bitte!

zum F1-Crash in Monza
MSa 40/2021

Liebe Verstappen-Fans, zieht endlich mal eure rosarote Brille ab und beurteilt objektiv! Beim Start zum Sprintrennen hat Verstappen gegen Ricciardo genau die Sonntagslinie von Hamilton gefahren und Ricciardo somit auch keinen Platz gelassen. War das fair? Nein! Ist Ricciardo Verstappen über die Kiste gefahren? Nein! Wie viele Male hat Verstappen Hamilton in dieser Saison schon keinen Platz gelassen und ihn abgedrängt? Da hat sich keiner beschwert. Verstappen sollte endlich das arrogante Prinzip „was er darf, dürfen die anderen nicht“ ablegen. Also gebt die Schuld nicht Hamilton und der FIA!

Ralph Heiniger
CH-4433 Ramlinsburg

KONTAKT
MOTORSPORT aktuell «Leserbriefe»
70162 Stuttgart
E-Mail: msa-lesertribuene@motorpresse.de
(Bei Mails bitte unbedingt die Postadresse angeben.)

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

Seit mehr als 60 Jahren ist der Deutsche Sportfahrer Kreis e. V. für Aktive und Fans bewährter Partner, Ratgeber und Interessenvertreter.

29. September: Freies Fahren Oschersleben (Pkw und Motorrad)

1. Oktober: Freies Fahren Nürburgring-Nordschleife (Pkw)

12. Oktober: Freies Fahren Spa-Francorchamps (Pkw)

2. November: Freies Fahren Zandvoort (Pkw)

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de



REDAKTION
Redaktion MOTORSPORT aktuell
Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
Telefax: +49 (0)711 182 19 58
www.motorsport-aktuell.com
msa@motorpresse.de
Chefredakteur: Marcus Schurig
Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner
Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt, Philipp Körner, Michael Schmidt
Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew Cotton, Michael Heimrich, Alex Hodgkinson, Reiner Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert, Imre Paulovits, Frank Quatember, Thomas Schiffner, Neil Spalding, Markus Stier, Anke Wieczorek
Fotografen: Motorsport-Images; XPB; BRfoto
Geschäftsführender Redakteur
Geschäftsbereich Mobilität: Michael Heinz
Grafik und Produktion:
Bernd Adam (Art Director), Olga Kunz (Stv.), Michael Wehner
Schlussredaktion: Schlussredaktion.de
VERLAG
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Telefon: +49 (0)711 182 18 01
MOTORSPORT aktuell gehört zur auto motor und sport-Gruppe
Geschäftsführung:
Dr. Andreas Geiger, Jörg Mannsperger
Telefon: +49 (0)711 182 0
Publisher Automobil: Maik Müller
Gesamtanzeigenleitung Automobil:
Markus Eiberger
Anzeigenleitung: Stefan Granzer
sgranzer@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 41
Telefax: +49 (0)711 182 16 99
Werbeverkauf Online:
Stefan Schenkyr, sschenkyr@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 13 46
Auftragsmanagement:
Iris Eifrig, ieifrig@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 13
Herstellung: Jens Müller (verantwortlich)
Syndication/Lizenzen:
Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79
Druck: Druckerei Konstanz GmbH
Max-Stromeyer-Straße 180, 78467 Konstanz
Vertrieb: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG, Ohmstraße 1, 85716 Unterschleißheim, Tel.: 089 / 319 06 - 0
E-Mail: info@mzv.de, Internet www.mzv.de
Erscheinungsweise:
wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr
Einzelheft:
2,70 € (D), 3,00 € (A), 4,30 CHF (CH)
MOTORSPORT aktuell im Abonnement:
Preis für zzt. 50 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 2,70 Euro) inkl. MwSt. und Versand Deutschland: 135,00 €
(Österreich: 150,00 €, Schweiz: 215,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Testabo 10 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheft zum Preis von 2,70 Euro): Deutschland: 19,00 € (Österreich: 21,00 €, Schweiz: 30,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Studenten erhalten gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt. 50 Ausgaben) mit einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von 81,00 € (Österreich: 90,00 €, Schweiz: 129,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage), ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 1,62 €.
Mitglieder des Deutschen Motorsport Verbandes e. V. erhalten MOTORSPORT aktuell mit einem Rabatt in Höhe von 25 %.
Abonnentenservice Deutschland:
Abonnenten Service Center GmbH
Telefon Inland: 0781 639 66 57
Telefon Ausland: +49 (0)781 639 66 58
E-Mail: motorpresse@burdadirect.de

Kontakt zum Datenschutzbeauftragten:
Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel: 0781 639 61 02.
E-Mail: motorsportaktuell@datenschutzanfrage.de
Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO), solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich.
Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde.

Termine

TV-Programm

Freitag, 01. Oktober

19.00	Speedway-WM Torun, 1. Tag **LIVE**	Sport 1+*
Samstag, 02. Oktober		
13.00	DTM Hockenheim, 1. Rennen **LIVE**	SAT.1**
14.10	SBK-WM Portimão, Superpole (Zus.)	Servus TV
14.30	SBK-WM Portimão, Superpole (Zus.)	Eurosport 2*
14.35	SBK-WM Portimão, 1. Rennen **LIVE**	Servus TV
14.50	SBK-WM Portimão, 1. Rennen **LIVE**	Eurosport 2*
15.05	DTM Trophy Hockenheim, 1. Rennen **LIVE**	Sport 1+*
15.55	Endurance-WM, Bol d'Or (Highlights)	Servus TV
15.00	Carrera Cup Sachsenring, 1. Rennen (Aufz.)	Sport 1+*
16.00	SSP-WM Portimão, 1. Rennen **LIVE**	Eurosport 2*
16.00	GT Masters Sachsenring, 1. Rennen **LIVE**	NITRO**
16.30	Carrera Cup Monza, Highlights	Sport 1+*
19.00	Speedway-WM Torun, 2. Tag **LIVE**	Sport 1+*
19.35	Moto3-WM Austin, Qualifying **LIVE**	Servus TV
20.30	MotoGP Austin, FP4 & Qualifying **LIVE**	Servus TV
22.10	Moto2-WM Austin, Qualifying **LIVE**	Servus TV
23.00	Rallye-EM Fafe, Highlights 1. & 2. Tag	Eurosport 1
Sonntag, 03. Oktober		
12.15	MX2-WM Teutschenthal, 1. Lauf **LIVE**	Eurosport 2*
13.00	MXGP-WM Teutschenthal, 1. Lauf **LIVE**	Eurosport 2*
13.00	DTM Hockenheim, 2. Rennen **LIVE**	SAT.1**
14.15	SBK-WM Portimão, Superpole Race (Zus.)	Servus TV
14.45	SBK-WM Portimão, 2. Rennen **LIVE**	Servus TV
15.00	MX2-WM Teutschenthal, 2. Lauf **LIVE**	Eurosport 2*
15.00	Carrera Cup Sachsenring, 2. Rennen **LIVE**	Sport 1
15.05	DTM Trophy Hockenheim, 2. Rennen **LIVE**	Sport 1+*
15.55	Rallye-WM Finnland, Power Stage **LIVE**	Servus TV
16.00	MXGP-WM Teutschenthal, 2. Lauf **LIVE**	Eurosport 2*
16.00	GT Masters Sachsenring, 2. Rennen **LIVE**	NITRO**
17.00	SBK-WM Portimão, Superpole Race (Zus.)	Eurosport 2*
17.20	SBK-WM Portimão, 2. Rennen (Aufz.)	Eurosport 2*
17.30	Moto3-WM Austin, Vorber. & Rennen **LIVE**	Servus TV
17.55	ADAC Sachsenring, Rahmenrennen (Zus.)	NITRO
18.20	SSP-WM Portimão, 2. Rennen (Aufz.)	Eurosport 2*
19.30	NASCAR Cup Series, Talladega **LIVE**	Sport 1+*
20.15	Porsche GT Magazin	Sport 1
20.20	MotoGP Austin, Vorber. & Rennen **LIVE**	Servus TV
20.45	Rallye-WM Finnland, Highlights	Sport 1
21.45	AvD Motor & Sport Magazin **LIVE**	Sport 1
23.00	Rallye-EM Fafe, Highlights 3. Tag	Eurosport 1
23.30	DTM Trophy Hockenheim, Highlights	Sport 1

Livestream/Internet

Freitag, 01. Oktober

12.10	DTM Hockenheim, FP1 **LIVE**	ran.de
15.10	DTM Hockenheim, FP2 **LIVE**	ran.de
ab 16.00	Motorrad-WM Austin, alle FP1 **LIVE**	servus.com
ab 20.15	Motorrad-WM Austin, alle FP2 **LIVE**	servus.com
Samstag, 02. Oktober		
10.00	DTM Hockenheim, 1. Qualifying **LIVE**	ran.de
ab 11.40	ADAC Sachsenring, Samstag **LIVE**	adac.de/motorsport
ab 16.00	Motorrad-WM Austin, alle FP3 **LIVE**	servus.com
Sonntag, 03. Oktober		
ab 09.20	ADAC Sachsenring, Sonntag **LIVE**	adac.de/motorsport
09.45	DTM Hockenheim, 2. Qualifying **LIVE**	ran.de

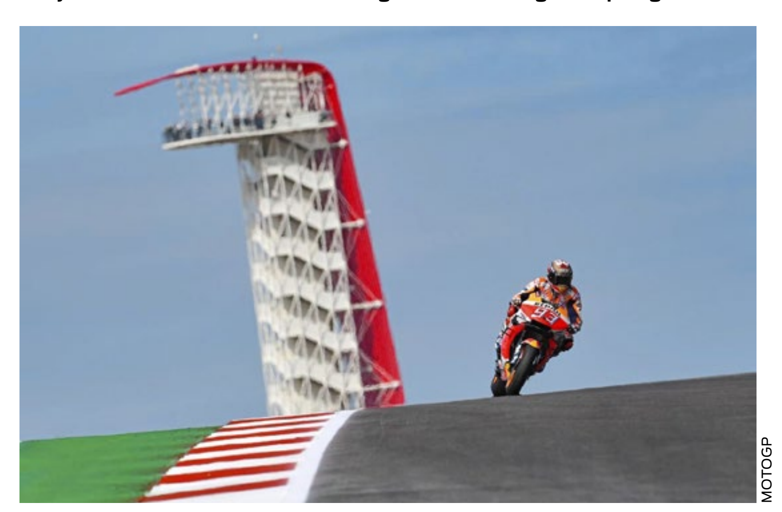
* kostenpflichtig ** jeweils auch im kostenlosen Sender-Livestream

Vorschau



HYUNDAI

Rallye-WM: Beim Klassiker in Finnland gibt's wie immer große Sprünge


MOTOGP

Motorrad-WM: Der MotoGP-Zirkus macht Station im texanischen Austin

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil

01.–03.10.	Rallye-WM, Finnland	FIN
01.–03.10.	Rallye-EM, Fafe	P
02.10.	RCN 7. Lauf/GLP 6. Lauf, Nürburgring	D
02./03.10.	Truck-EM, Jarama	E
02./03.10.	DTM, Hockenheim	D
02./03.10.	ADAC GT Masters/TCR/GT4/F4, Sachsenring	D
02./03.10.	NASCAR Truck/Xfinity/Cup, Talladega	USA
02./03.10.	ADAC/RGB Saisonfinale, Nürburgring	D

Motorrad

30.9.-2.10.	Enduro-EM, Hellendorn	NL
01.10.	Speedway-U21-WM-Finale, Pardubice	CZ
01.-03.10.	Hardenduro-WM Hixpania	E
01./02.10.	Speedway-GP, Torun	PL
02./03.10.	Superbike-WM, Portimão	P
02.10.	Flattrack-WM, Pardubice	CZ
02.10.	X-Trial-WM, Marseille	F
02./03.10.	Seitenwagen-WM, Oschersleben	D
02./03.10.	Grasbahnrennen, Neuenhasslau	D
03.10.	Motorrad-WM, Austin	USA
03.10.	Motocross-WM, Teutschenthal	D